UNIVERSITÉ DE RENNES. — FACULTÉ DE DROIT

LES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit le Mercredi 18 Avril 1934, à 15 heures

PAR

Fernand RAOULT

Avocat Stagiaire

Attaché au Parquet de la Cour d'Appel de Rennes

JURY :

M. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, Professeur ;
M. LAGARDE, Professeur, Président ;
M. BOUZAT, Agrégé.

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE)
22, rue de Nemours, 22

1934

LES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

La Faculté n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES. — FACULTÉ DE DROIT

LES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ DANS LE CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit le Mercredi 18 Avril 1934, à 15 heures

PAR

Fernand RAOULT

Avocat Stagiaire

Attaché au Parquet de la Cour d'Appel de Rennes

JURY :

M. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, Professeur ;
M. LAGARDE, Professeur, Président ;
M. BOUZAT, Agrégé.

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE)
22, rue de Nemours, 22

1934

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

ABRÉVIATIONS

D.	DALLOZ. — Recueil périodique de jurisprudence.
D. H.	Dalloz Hebdomadaire.
G. P.	Gazette du Palais.
G. T.	Gazette des Tribunaux.
J. O.	Journal Officiel de la République Française.
R. A. I.	Revue aéronautique internationale.
R. D. A.	Revue de droit aérien.
R. G. D. A.	Revue générale de droit aérien.
R. J. L. A.	Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.
S.	SIREY, Recueil général des lois et arrêts.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542712_0044

BIBLIOGRAPHIE

I. — DROIT COMMUN DES TRANSPORTS

M. Beaudonnat. — *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes,* Paris, Chauny et Quinsac, 1927.

Bonnecase. — *Traité de droit maritime,* Paris, Sirey, 1922. — *Le particularisme du droit commercial maritime,* Paris, 1927.

Brun. — *Rapport des domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle,* Thèse, Lyon, 1930.

Elie Boutaud. — *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes,* Paris, 1896.

Elie Cassvan. — *Les clauses de non-responsabilité,* thèse, Paris, 1929.

Félix Cluzel. — *Essai sur les clauses d'irresponsabilité,* Thèse, Paris, 1918.

Colin et Capitant. — *Cours élémentaire de droit civil,* t. II, 4e édit., Paris, Dalloz, 1924.

Daniel Danjon. — *Traité de droit maritime,* Paris, Sirey, 1926.

Léopold Dor. — *Les clauses des connaissements et le projet Colin,* Paris, 1912.

Paul Durand. — *Des conventions d'irresponsabilité,* Thèse, Paris, 1931.

Paul Esmein. — *Les clauses de non-responsabilité,* Revue trimestrielle de droit civil, 1926, p. 313 et suiv.

Georges Galinski. — *Les ayants-droit à indemnité pour le dommage subi personnellement à la suite d'un accident mortel,* Thèse, Nancy, 1933.

André Gautier. — *Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime,* Thèse, Aix, 1910.

Govarre et Denisse. — *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport,* Revue internationale de droit maritime, XVII, 227.

de Harven. — *Des conventions tendant à libérer de la responsabilité,* Revue de droit belge, 1928, p. 219.

L. Imbrecq. — *Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle,* Paris, Flammarion, 1934.

L. Josserand. — *Les transports en service intérieur et en service international,* 2e édit., Paris, Rousseau, 1926.

Alfred Loniewski. — *Assurance et responsabilité en matière de transport,* Thèse, Paris, 1926.

Trajan Martinesco. — *L'abus du droit dans la clause de non-responsabilité,* Thèse, Paris, 1920.

H. et L. Mazeaud. — *Traité théorique et pratique de la responsabilité délictuelle et contractuelle,* Paris, Sirey, 1931.

Meigné. — *Responsabilité et contrat,* Thèse, Lille, 1924.

E.-H. Perreau. — *Clauses de non garantie, assurance des fautes et clauses pénales,* Revue critique de législation, 1901, p. 485 et suiv.

Jeanne PUEL. — *Les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport,* Thèse Alger, 1932.

Georges RIPERT. — *Droit maritime,* 3e édition, Paris, Rousseau, 1930.

René ROGER. — *Manuel juridique, théorique et pratique des transports,* Paris, Rivière, 1922.

Marcel ROGER. — *La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport,* Thèse, Paris, 1929.

Prosper SARDOU. — *Des clauses modificatives de la responsabilité en matière contractuelle,* Thèse, Aix, 1903.

Francis SAUVAGE. — *Les clauses de non-responsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer,* Thèse, Paris, 1910.

Robert TASSEL. — *Réaction contre les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport,* Thèse, Rennes, 1925.

E. THALLER et J. PERCEROU. — *Traité élémentaire de droit commercial,* 7e édit., Paris, Rousseau, 1925.

André TRASBOT. — *Responsabilité et assurance en matière de transports par voie ferrée,* Annales de droit commercial, 1922, p. 203 et suiv.

II. — DROIT AÉRIEN

Léon BABINSKI. — *La Conférence de Varsovie en droit aérien,* Varsovie, 1929.

E. BALOGH. — *Le droit aérien international,* Revue générale de droit aérien, 1933, p. 33.

Maurice BALLET. — *L'Air et le Droit,* Thèse, Lyon, 1927.

Aristide BASILESCO. — *La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne,* Thèse, Paris, 1920.

Jacques BATIGNE. — *De la responsabilité des compagnies de navigation aérienne dans les accidents,* Thèse, Montpellier, 1923.

Yvonne BLANC-DENNERY. — *La Conférence de Varsovie et les règles du transport aérien international,* Thèse, Paris, 1933.

René BLUM. — *Les assurances aériennes,* Thèse, Paris, 1930.

Oscar BONOMO. — *L'aviation commerciale,* Paris, Vivien, 1926.

Jean CONSTANTINOFF. — *Le droit aérien français et étranger,* Paris, Duchemin, 1932.

A. DALISSIER. — *Transports aériens,* Thèse Paris, 1931.

DROUINEAU. — *Où en est l'assurance-aviation en France,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1923, p. 353.

Paul DURAND. — *Les transports aériens internationaux,* Revue des ventes et transports, 1930.

G. D. DUPUIS. — *Le Rail et l'Aile,* Thèse, Paris, 1931.

FAUCHILLE. — *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats,* Revue générale de droit international public, 1901.

René GINESTY. — *Responsabilité du transporteur aérien,* Thèse, Toulouse, 1928.

Joseph Hamel. — *Le droit privé aérien dans le projet de code international de l'Air,* Annales de droit commercial, 1923, p. 46 et suiv.

— *Loi du 1er juin 1924 sur la navigation aérienne,* Annales de droit commercial, 1924, p. 199 et suiv.

Jauneaud. — *L'évolution de l'aéronautique,* Paris, 1923.

André Kaftal. — *La réparation des dommages aériens.* Revue trimestrielle de droit civil, 1929, p. 995 et suiv.

Raymond Leblanc. — *La navigation aérienne du point de vue civil,* Thèse, Paris, 1914.

Pierre Le Bourhis. — *Des obligations et de la responsabilité des compagnies de navigation aérienne dans les transports de personnes,* Thèse, Paris, 1929.

Robert Le François. — *La responsabilité civile du transporteur par avion,* Thèse, Grenoble, 1925.

Marcel Le Goff. — *Traité théorique et pratique de droit aérien,* Paris, Dalloz, 1934.

E. Porquet. — *De la responsabilité du transporteur par air,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1921, p. 311 et suiv.

Roger Prochasson. — *Le risque de l'air,* Thèse, Paris, 1931.

Georges Ripert. — *Les clauses d'irresponsabilité en droit aérien,* l'Air, août 1922.

— *Responsabilité du transporteur aérien. Le projet de loi français sur les clauses d'exonération de la responsabilité dans le transport aérien,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1923, p. 353 et suiv.

— *La responsabilité du transporteur aérien et la jurisprudence,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1925, p. 3 et suiv.

— *La force majeure dans les transports aériens,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1928, p. 1 et suiv.

— *L'unification du droit aérien,* Revue générale de droit aérien, 1932, p. 251 et suiv.

Albert ROPER. — *La Convention internationale de 1919 portant réglementation de la navigation aérienne,* Thèse, Paris, 1930.

Yvette SAUNIÈRE. — *Le bureau Veritas, société internationale de classification de navires et d'aéronefs,* Thèse, Paris, 1932.

Eugène SAUZE. — *Les questions de responsabilité en matière d'aviation,* Thèse, Paris, 1916.

Chid SRESHTHAPURA. — *La responsabilité contractuelle du transporteur aérien,* Thèse, Grenoble, 1932.

Edmond SUDRE. — *De l'organisation internationale de l'aviation civile,* Revue générale de droit aérien, 1932, p. 1 et suiv.

— *Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef,* Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1922, p. 1975.

Jean TISSOT. — *De la Responsabilité en matière de navigation aérienne,* Thèse, Paris, 1925.

III. — RECUEILS DE JURISPRUDENCE ET REVUES

DALLOZ, Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine.
DALLOZ Hebdomadaire.
GAZETTE DU PALAIS.
GAZETTE DES TRIBUNAUX.
SIREY, Recueil général des lois et arrêts.
L'Aérophile.
L'Aéronautique.
Les Ailes.
L'Air.
Annales de droit commercial.
Bulletin de la Société d'Etudes Législatives.
Droit Aérien (1930-1931).
Revue aéronautique internationale (1931-1933).
Revue générale de droit aérien (1932-1933).
Revue juridique internationale de la locomotion aérienne (1910-1929).
Revue trimestrielle de droit civil.

IV. — RAPPORTS ET CONFÉRENCES

Rapport présenté par M. BAZIRE *à la Chambre des Députés, le* 11 *mai* 1921, J. O., doc. parl., p. 1834.
Rapport présenté par M. VALLIER *au Sénat, le* 21 *juin* 1923, J. O. 1923, doc. parl. Sénat, p. 941.

Rapport présenté par M. Flandin *à la Chambre des Députés,* J. O., doc. parl. 1924, p. 230.

Rapport présenté par M. Veyssière *au Sénat, le* 5 *décembre* 1933, J. O. déc. 1933, déb. parl., p. 1886.

Compte rendu du premier Congrès international de la navigation aérienne (Paris, 1921).

Comptes rendus des Congrès internationaux de Législation aérienne.

Rapports présentés au premier Congrès International de la Sécurité Aérienne, 5 vol., Paris, 1930.

Conférence Internationale de droit privé aérien (Paris 27-octobre-6 novembre 1925), Paris, Ministère des Affaires Etrangères, 1926.

Conférence de Varsovie (1929). Rapports.

INTRODUCTION

Les clauses d'irresponsabilité ont donné lieu parmi les auteurs juridiques à de vives discussions, et à une littérature abondante (1). La plupart des représentants de la doctrine contemporaine, — dont MM. Lyon-Caen, Danjon et Ripert, — se sont ralliés à la thèse de leur

(1) L'énumération des travaux consacrés aux clauses de non responsabilité serait longue et inutile ici ; citons parmi les plus récents :

M. Beaudonnat, *Des clauses d'irresponsabilité et de l'assurance des fautes*, Paris, Chauny et Quinsac, 1927 ;

E. Cassvan, *Des clauses de non-responsabilité*, Thèse, Paris, 1929 ;

P. Durand, *Des conventions d'irresponsabilité*, Thèse, Paris, 1931 ;

P. Esmein, *Les clauses de non-responsabilité*, Revue trimestrielle de droit civil, 1926, p. 313 ;

De Harven, *Des conventions tendant à libérer de la responsabilité*, Revue de droit belge, 1928, p. 219 et suiv. ;

J. Puel, *Les clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport*, Thèse, Alger, 1932 ;

R. Tassel, *Réaction contre les clauses d'irresponsabilité*, Thèse, Rennes, 1925.

validité dans le contrat de transport, matière où elles ont cependant été vivement critiquées, notamment par M. Bonnecase, qui les considère comme un abus de la liberté individuelle. Justifiées par une longue tradition et par le principe de la liberté des conventions, elles peuvent cependant se heurter au principe d'ordre public, et présentent des inconvénients économiques légitimant la réaction qui s'est manifestée contre leur usage dans les différents modes de transport. « Elles apparaissent, si l'on parcourt l'évolution historique de la responsabilité du transporteur, comme les dernières manifestations d'une liberté conventionnelle, qui disparaît pour faire place à la réglementation législative ».

Cette intervention de l'Etat tend à la disparition presque complète des clauses d'exonération, aussi bien dans le droit interne de chaque pays que dans les Conventions internationales. En France, la loi Rabier les a interdites dans les transports terrestres ; un projet de loi actuellement en discussion devant le Parlement revient en seconde lecture devant la Chambre des députés et exclut les clauses d'une façon presqu'absolue des transports de marchandises par mer.

A ce droit commun, il y a une exception : le droit aérien, où les clauses d'irresponsabilité paraissent avoir trouvé leur dernier refuge.

Les partisans de l'exonération ont fait valoir dans cette matière un argument particulier, qui était incontestablement justifié au début des transports commerciaux par air, le risque aérien, et le besoin pour les compagnies de n'être pas chargées d'une responsabilité trop lourde qui compromettrait leur développement.

Aussi les premières législations venues réglementer la navigation aérienne et la responsabilité du transporteur par air ont-elles autorisé celui-ci à s'exonérer de la responsabilité qui pouvait lui incomber à la suite d'accidents. C'est le cas de la loi française du 31 mai 1924.

Que faut-il penser du particularisme du droit aérien? Il apparaît immédiatement devoir s'atténuer à mesure que se perfectionne la technique aéronautique et que diminue le risque aérien.

A ce point de vue, les progrès constatés depuis les débuts de l'aviation commerciale, qui est née au lendemain de la guerre, permettent de considérer le nouveau moyen de locomotion comme un mode normal de transport pour les voyages à longue distance devant être effectués dans le minimum de temps.

Les statistiques montrent que le nombre de voyageurs transportés et les distances parcourues sur les lignes commerciales de navigation aériennes augmentent d'année en année dans des proportions considérables. Le nombre de passagers sur la ligne Paris-Londres, qui était de 340 en 1919 est passé à 2.711 en 1920; il a été de 17.069 en 1929 et de 68.780 en 1933.

Le développement du trafic des lignes aériennes françaises au cours de ces dernières années a été le suivant :

TRAFIC ANNUEL DES LIGNES AÉRIENNES FRANÇAISES

ANNÉES	Longueur du réseau	Kilomètres parcourus	TRAFIC EFFECTIF			TRAFIC KILOMETRIQUE		
			Passagers	Messageries Excédents de bagages Journaux	Poste	Passagers Kilomètres	Messageries Excédents de bagages Journaux (tonnes kilomètres)	Poste (tonnes kilomètres)
1920.....	5.605	853.959	1.379	48.100	3.925	615.000	29.458	6.320
1921.....	6.492	2.353.455	9.427	166.490	9.841	4 126.000	106.250	14.040
1922	10.012	2 798.366	6.799	388.509	40.367	3.484.000	209.552	65.914
1923..... ..	8.333	3.387.195	7.822	704.253	73.573	4.189.000	382.781	114.486
1924.....	7.542	3 647.826	10.758	674 559	110.176	5.366.000	333.411	150.130
1925.....	10.860	4.712.888	14 196	741.985	198.609	6.279.000	319.359	254.689
1926..... ..	12.153	5.220.585	13.634	767.681	154.258	6.592.000	361.349	195.404
1927.....	18.113	5.995.731	15.359	744.006	124.635	7.662.000	445.314	171.209
1928.....	23.628	7.260.392	19 139	1 152.958	129 297	9 889.000	682.103	232.153
1929	31 640	9.380.426	24.351	1.597.781	148.380	12.359.000	887 774	313.181
1930.....	32.992	9.193.305	27.454	1.579.728	179.359	14.740.909	900.013	372.432
1931...	40.122	9.268.233	32.700	1.605.570	186.611	18.422.786	809.502	398.770
1932....	40.059	9.155.867	36.892	1.162.295	172.966	21.563.020	605.188	442.002
1933	38 762	9.940.823	51.480	1.501.961	220.625	39.778.101	828 732	553.942

Un exemple illustrant l'activité de l'aviation commerciale est donné par le journal « Les Ailes » du 7 décembre 1933 : au cours du mois de septembre dernier, la Compagnie Air-France avait chaque jour en fonctionnement cinquante avions qui, chaque jour, parcouraient une distance égale au tour de la terre.

L'essor de l'aviation commerciale dans les pays étrangers est également considérable ; on peut citer l'exemple du dirigeable « Comte-Zeppelin » qui, dans les dernières années, a parcouru 750.000 kilomètres au cours de 360 voyages, transporté près de 10.000 passagers et 60 tonnes de fret ou de courrier. L'avion concurrence dès maintenant le dirigeable dans la liaison entre l'ancien et le nouveau continent : le Congrès des aviateurs transocéaniques réuni à Rome le 22 mai 1932 a pu affirmer, que « dans l'état actuel de la technique aéronautique et des expériences accomplies, une ligne aérienne régulière entre l'Europe et l'Amérique du Sud, avec un plus lourd que l'air, était pleinement réalisable » ; ce projet est bien près d'être mis à exécution et la France s'inquiète déjà de la double concurrence allemande du *Westfalen* et du *Graf-Zeppelin*.

La liaison directe Paris-Alger en moins de six heures est en voie de réalisation ; c'est le temps que, demain, mettront pour traverser l'Atlantique les avions stratosphériques, actuellement en construction dans différents pays. Les progrès réalisés dans les dernières années ne permettent pas d'entrevoir les possibilités futures de l'aviation commerciale.

Pour nous borner aux résultats déjà acquis sur les lignes de navigation aérienne, nous constatons, parallèlement à l'augmentation de trafic, une amélioration considérable de la régularité et de la sécurité.

1921	1 accident grave pour	250.000	kilomètres	parcourus.
1928	1 accident grave pour	317.000	kilomètres	parcourus.
1929	1 accident grave pour	555.000	kilomètres	parcourus.
1930	1 accident grave pour	910.000	kilomètres	parcourus.
1931	1 accident grave pour	1.854.000	kilomètres	parcourus.
1932	1 accident grave pour	2.290.000	kilomètres	parcourus.
1933	1 accident grave pour	1.988.000	kilomètres	parcourus.

En 1933, il s'est produit cinq accidents graves pour 9.940.823 kilomètres parcourus, accidents survenus en général à des avions transportant du fret et de la poste, et n'ayant par conséquent pas entraîné de victimes parmi les passagers.

L'expérience acquise dans la construction des cellules et des moteurs, la multiplication des terrains d'atterrissage, l'emploi de multimoteurs, les perfectionnements réalisés dans la technique radio-électrique et météorologique ont considérablement réduit les risques aériens (1). La sécurité sera accrue dans un proche avenir par l'emploi comme combustibles de pétroles lourds, diminuant le danger d'incendie. La vitesse plus grande des appareils commerciaux, la précision accrue des renseignements météorologiques permettront d'éviter les tempêtes en contournant les zones dangereuses.

---

(1) Si les accidents d'aviation restent encore fréquents, il importe de remarquer qu'ils se produisent presqu'exclusivement au cours de vols d'entraînement militaire, d'essais de prototypes ou de tentatives de raids. Dans le domaine militaire, on constate des progrès sérieux. En 1933, il s'est produit dans les Forces Aériennes de terre un accident grave pour 7.500 heures de vol, au lieu de 4.500 heures l'année précédente ; dans l'Aéronautique maritime, le pourcentage a été le double de celui de l'Aéronautique militaire. En Angleterre, les Royal Air Forces ont compté un accident pour 1.636.000 kilomètres parcourus, au lieu de 364.000 kilomètres en 1921.

Les compagnies d'assurances qui admettent sans surprime le risque aérien dans leur assurance-vie ne prévoient que les transports effectués sur des lignes régulières de navigation aérienne.

Mais on peut dire déjà « que les lignes aériennes présentent un degré de sécurité pouvant se comparer favorablement avec les autres moyens de transport. »

*
* *

A cette atténuation des risques correspond, dans le droit positif, une augmentation de la responsabilité du transporteur aérien. Si la loi de 1924 est toujours en vigueur, son champ d'application est très restreint ; elle s'applique uniquement, en effet, aux transports internes. Or, les lignes aériennes s'étendent, en général, sur le territoire de plusieurs pays, et par suite sont régies par la Convention internationale de Varsovie de 1929 qui a réglementé la responsabilité du transporteur international.

L'intervalle compris entre le moment où s'élaborait la loi française et la date de la Convention internationale permet de mesurer le progrès réalisé pendant ces années au point de vue de la sécurité aérienne ; la responsabilité du transporteur est réglementée plus étroitement que dans la loi de 1924, et la Convention interdit les clauses d'irresponsabilité aussi bien dans le transport de personnes que de marchandises.

Le droit aérien français apparaît donc en contradiction avec l'évolution moderne du droit des transports où les clauses d'exonération sont, sinon disparues, du moins singulièrement restreintes, et en contradiction également avec la législation aérienne internationale.

Il nous a paru d'autant plus intéressant de rechercher les raisons de cette opposition qu'aucune étude spéciale ne paraît avoir été faite sur le sujet que nous traitons.

Nous rechercherons dans une première partie intitulée *l'histoire des sources* du droit aérien les raisons juridiques et économiques qui ont fait admettre les clauses d'irresponsabilité dans la loi de 1924, et celles qui les ont fait prohiber dans la Convention internationale, dont l'influence s'est fait sentir sur les législations étrangères promulguées au cours de ces dernières années.

Dans la seconde partie, nous étudierons *le droit actuel des clauses d'irresponsabilité dans les transports aériens.*

Nous conclurons en essayant de prévoir l'orientation du droit aérien futur, et de déterminer les moyens de remédier par l'assurance, notamment par l'assurance obligatoire, aux inconvénients présentés par chaque mode de détermination de la responsabilité du transporteur aérien.

PREMIÈRE PARTIE

Histoire des sources

Le principe de la validité des clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport aérien a soulevé de vives discussions, jusqu'à la loi du 31 mai 1924 qui est venue réglementer la question de la responsabilité du transporteur par air.

Pendant cette première période, la jurisprudence, abandonnée à elle-même, a dû rechercher dans le droit commun des transports les éléments de réponse aux questions posées par le développement de l'aviation commerciale.

La loi de 1924 a tranché, au moins provisoirement, la question, dans le sens favorable aux clauses d'irresponsabilité.

Puis la Convention de Varsovie, venant réglementer la responsabilité du transporteur international par air,

marque une réaction contre les clauses. La ratification, par la France, en 1931, de la Convention internationale a réduit notablement le champ d'application de la loi française, du fait que la plus grande partie des lignes aériennes sont internationales.

Au cours même de son élaboration, la Convention de Varsovie a influencé fortement les législations étrangères, dont la presque unanimité repousse les clauses.

Nous sommes ainsi amenés à exposer dans cette première partie, tout d'abord, l'application des clauses d'irresponsabilité en droit interne, avant la loi de 1924 ; dans un second chapitre, l'élaboration de la loi ; enfin la Convention de Varsovie et l'influence qu'elle a exercée sur la législation étrangère.

CHAPITRE I

Epoque antérieure à la loi du 31 Mai 1924

L'aviation, à ses débuts, a été considérée comme un moyen de locomotion particulièrement dangereux, la moindre défaillance du mécanisme ou du conducteur pouvant provoquer la perte totale de l'appareil et de ses occupants. En cas d'accident, le transporteur se voyait chargé d'une lourde responsabilité, à laquelle il a tenté d'échapper en insérant dans le contrat de transport des clauses tendant à l'exonérer des conséquences dommageables de ses fautes et de celles de ses préposés.

La jurisprudence a hésité à reconnaître la validité de telles conventions, qui paraissaient, selon l'expression des arrêts, contraires à la nature du contrat de transport. En l'absence de tout texte, la situation était assez embarrassante, la navigation aérienne constituant quelque chose d'absolument nouveau et le droit aérien n'était formulé nulle part.

« Il n'existe, écrit M. Kaftal, aucun domaine de droit qui, à son origine, soit autant dépourvu de tout antécédent et de tout lien quelconque avec le passé. Au moment où les premiers avions ont sillonné le ciel, un phénomène sans précédent s'est produit. Il n'y a eu rien dans le passé qui ait joué par rapport à l'avion

le rôle du bateau à voile vis-à-vis du bateau à vapeur, de la diligence vis-à-vis du chemin de fer, de l'omnibus vis-à-vis du tramway électrique » (1). Pour déterminer la responsabilité du transporteur aérien, il fallait donc rechercher dans le droit commun des transports les principes qui pouvaient s'appliquer. Mais les règles différaient suivant les différents modes de locomotion ; l'étendue de la responsabilité de l'entrepreneur pouvait varier suivant le degré de subordination existant entre ses préposés et lui, et suivant la gravité du risque couru. Après une évolution qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler brièvement ici, les clauses de non-responsabilité ont été *considérées comme valables, ou au contraire formellement prohibées,* suivant la nature du transport effectué, et les discussions relatives à leur existence même n'étaient pas éteintes au moment de l'élaboration de la loi sur la navigation aérienne.

Les clauses d'irresponsabilité dans le droit commun des transports. — Aucun texte, jusqu'au début du XX^e^ siècle, n'avait autorisé ou interdit d'une manière certaine les clauses d'exonération de responsabilité dans le contrat de transport. D'après le droit commun de l'article 1147 du Code Civil, l'entrepreneur de transports, comme tout débiteur, doit exécuter son obligation, consistant à transférer des marchandises ou des voyageurs dans des conditions et suivant un itinéraire

(1) A. Kaftal, *La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens,* Revue trimestrielle de droit civil, 1929, p. 995.

prévus ; s'il manque à cette obligation, il doit réparer le dommage causé par l'inobservation de la convention. En cas d'accident quelconque, c'est à lui de prouver que l'inexécution de son obligation dépend d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, d'un *cas fortuit ou de force majeure,* ou encore de la *faute ou l'imprudence de l'usager.* « Quand on parle de responsabilité du transporteur, ces hypothèses sont toujours exclues ; c'est le droit commun comportant ce minimum de risques qui est d'évidence. » (1)

Le transporteur peut-il, par une clause insérée dans le contrat, prévoir *d'autres causes* modifiant l'étendue de sa responsabilité légale ?

Le principe de la liberté des contrats, posé par l'article 1134 du Code Civil, doit lui permettre, au premier abord, de limiter son engagement et s'affranchir conventionnellement du dommage causé par certaines de ses fautes contractuelles. Ce principe est ancien dans le droit : à Rome, les contractants pouvaient déplacer conventionnellement les risques, étendre ou restreindre la responsabilité du débiteur (2).

Il a été repris en particulier par l'article 98 du Code de commerce qui permet au *commissionnaire de transport* de s'exonérer des avaries ou pertes de marchandises et effets.

---

(1) A. Trasbot, *Responsabilité et assurance en matière de transport par voie ferrée,* Annales de droit commercial 1922, p. 210, note.

(2) P. Durand, *Des conventions d'irresponsabilité,* thèse, Paris, 1931, p. 304.

Labbé, *Annales de droit commercial,* 1886, p. 185.

Denisse, *Du contrat de transport par mer,* thèse, Paris, 1891.

Mais l'autonomie des contractants n'est pas sans limite. « La liberté contractuelle s'arrête quand on essaie d'échapper à l'observation du devoir de ne pas nuire à autrui », et le principe de la liberté des contrats peut se heurter à la notion d'ordre public qui intervient dans la convention d'une manière directe ou indirecte.

Le transporteur, comme tout contractant, ne peut tout d'abord s'affranchir de sa faute délictuelle ou intentionnelle (1) ; l'article 6 du Code Civil interdit implicitement au débiteur de s'exonérer de son dol et, sauf controverse (2), de sa faute lourde.

Même ainsi restreintes, les conventions d'exonération ne sont pas admises sans difficulté ; dans les limites même où elles ne sont pas interdites formellement par le législateur, la jurisprudence les a accueillies avec hésitation, quels qu'en fussent l'objet et la portée. C'est dans le contrat de transport que l'ordre public paraît s'opposer le plus vivement à l'idée de liberté des conventions. Après s'être dessaisi de sa marchandise, l'expéditeur ne peut exercer aucun contrôle sur les actes du voiturier ; permettre à celui-ci de ne pas répondre de ses fautes est encourager sa négligence, « Il y a contradiction à prendre un engagement et à s'y dérober : une promesse dépourvue de sanction n'en est plus une » (3).

---

(1) « La victime d'un accident ne peut renoncer d'avance à demander la réparation du dommage résultant d'une faute délictuelle ». Cass. civ., 4 janvier 1933, D. H. 1933, p. 114.

H. et L. Mazeaud, *Traité théorique et pratique de la responsabilité délictuelle et contractuelle*, T. II, nos 2522 et suivants.

(2) Voir *infra*.

(3) Thaller et Percerou, *Traité élémentaire de droit commercial*, 7e édition, n° 1200.

Aussi la jurisprudence, dans une première époque, a-t-elle refusé d'admettre aucune restriction à l'étendue de la responsabilité du voiturier, telle qu'elle est formulée par l'article 1784 du Code Civil. La Cour de cassation estimait, au lendemain de la promulgation des Codes Civil et de Commerce, que l'exonération de responsabilité « ouvrait la porte à de graves abus, encourageait la négligence des employés, rendait inutile la protection dont la loi avait voulu entourer les expéditeurs et procurait aux Compagnies un avantage illicite, les prix étant fixés eu égard à l'obligation de répondre des avaries » (1).

Lorsque les tribunaux finirent par admettre les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport, les mêmes considérations pratiques les portèrent à en restreindre la portée dans la mesure seulement où n'interviendrait pas la responsabilité délictuelle du transporteur. La clause, détournée de sa signification apparente, a pour effet de mettre à la charge du créancier la preuve de la faute du transporteur qui n'a pas exécuté son obligation et qui, dans le droit commun, serait, dans ce cas, présumé en faute.

Cet effet de la clause est rattaché par certains auteurs à une solution donnée, dès 1840, par Troplong, d'après lequel le voiturier ne soutient pas que la clause l'affranchit de sa responsabilité, et le dispense de répondre de sa faute, « mais il dit que c'est à son adversaire de prouver qu'il a été négligent, car il est demandeur à

---

(1) Cass. civ., 4 février 1874. D. 74.1.305 : S. 74.1.273.

l'action, et pour prouver la nullité du traité ou l'inutilité de la convention, il faut qu'il arrive à établir que ce n'est pas la force majeure qui a prouvé l'avarie » (1).

D'après M. Durand, le renversement de la preuve a, en réalité, « découlé naturellement des premiers principes posés par la Cour de cassation et de la solution initiale de la nullité des clauses d'exonération » (2). Il s'explique par l'impossibilité pour le débiteur de s'affranchir de sa responsabilité délictuelle, dont le caractère d'ordre public est admis par de nombreux auteurs. Si, par une clause d'exonération, on fait disparaître la responsabilité contractuelle, le transporteur reste néanmoins tenu de ses fautes délictuelles à l'égard du créancier comme de toute autre personne ; mais alors, c'est à la condition qu'il y ait une faute démontrée, et c'est au créancier qu'il appartient d'en faire la démonstration (3).

Cette interprétation, admise en 1860 par la Cour de Bordeaux, a été sanctionnée par la Cour de cassation le 14 juillet 1874. Depuis, la Jurisprudence a toujours maintenu ce point de vue qui sera appliqué à la navigation aérienne.

Transports terrestres. — Les clauses d'exonération devaient disparaître en grande partie dans la matière des *transports terrestres,* où l'opposition entre le prin-

---

(1) Troplong, *De l'échange et du louage*, t. III, p. 167.

(2) P. Durand, *op. cit.*, p. 370.

(3) Cass. req. 27 juillet 1925, Compagnie des Chargeurs Réunis contre cons. Guillerault, D. 1926.1.5, note G. Ripert ; S. 1925.1.249, note P. Esmein.

cipe de la liberté des conventions et la notion d'ordre public devait se manifester plus clairement à mesure du développement des compagnies de chemins de fer. L'accumulation des capitaux avait permis à de puissantes sociétés, jouissant d'un monopole presqu'absolu, devenues « maîtresses du contrat », d'imposer aux usagers isolés des clauses qu'ils ne pouvaient discuter. La généralisation des *contrats d'adhésion* a incité le législateur à intervenir, et la loi Rabier rend d'ordre public l'article 103 du Code de Commerce, en ajoutant à cet article un alinéa proclamant la nullité de toute clause contraire insérée dans la lettre de voiture, dans un tarif ou autre pièce quelconque.

L'effet de la loi est de prohiber les conventions exonérant le transporteur de la garantie de la perte et des avaries des objets à transporter. Il ne s'étend donc pas au simple retard, réglementé par l'article 104 du Code de commerce (1), qui n'a pas été modifié par la loi de 1905, ni aux clauses limitant la responsabilité du transporteur (2).

La prohibition de la clause ne s'applique pas d'autre part au transporteur bénévole ni au transporteur occasionnel avec lequel un contrat est passé (3), ni enfin au transporteur de voyageurs : l'article 103 parle de

---

(1) Sur le retard et les autres hypothèses ne rentrant pas dans la sphère d'application de la loi Rabier, cf. note G. Bourcart sous Tribunal de St-Vivien (S. 1908.2.145).

(2) Le rapporteur au Sénat de la loi Rabier admettait des clauses limitatives. La jurisprudence a consacré cette opinion.

(3) R. Le François, *La responsabilité civile du transporteur par avion*, Thèse, Grenoble, 1924, p. 66.

la perte des objets et des avaries qui proviennent du vice propre de la chose ; cette solution est critiquée par certains auteurs ; il paraît inadmissible que la loi de 1905, qui vise le transport de marchandises, ne s'étende pas a fortiori au transport de voyageurs. La clause paraît heurter le principe d'ordre public qui met la personne humaine au-dessus des conventions (1), et il faut s'attendre à ce que le Parlement étende ici, un jour ou l'autre, la prohibition de la loi Rabier (2).

Transports maritimes. — La loi de 1905 s'applique aux *transports fluviaux,* mais non à la *navigation maritime,* où une pratique constante permet d'insérer dans les chartes-parties et connaissements des clauses exonérant le transporteur de ses fautes personnelles aussi bien que des fautes de ses préposés. L'effet des clauses varie suivant leur nature : dans un premier groupe de clauses exonérant l'armateur des obligations concernant soit l'arrimage de la cargaison, soit la garde ou le débarquement des marchandises, l'effet est limité au renversement de la preuve ; la seconde sorte de clause vise les barateries, fautes ou négligences du capitaine et du personnel embarqué ; l'effet de cette clause appelée « clause de négligence » est absolu (3).

---

(1) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 2530.

(2) Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, t. II, p. 585.

(3) Arrêt de principe du 12 mars 1912 (D. 1913.1.415 ; S. 1913.1.356) : « Attendu que si, de ces deux clauses, la première ne pouvait avoir pour effet d'affranchir la Peninsular de toute responsabilité, elle avait du moins pour conséquence,

Cette solution a été dictée par l'indépendance de l'équipage vis-à-vis de l'armateur, et la nécessité de sauvegarder les intérêts de l'armement français menacé par la concurrence étrangère. Seul maître à bord, « senyor de la nau » suivant l'expression employée au moyen âge, le capitaine échappe en effet à tout contrôle, pendant des voyages pouvant durer plusieurs mois ; il peut de lui-même faire tous les actes qui sont de nature à mener à bien l'expédition maritime : choisir l'équipage, vendre ou donner en gage les marchandises, etc... Il n'est donc pas un préposé ordinaire, et la responsabilité de l'armateur mérite d'être atténuée. « Le capitaine est un préposé, sans doute, mais plein d'intelligence, d'initiative, d'indépendance. Or, plus le préposé a d'initiative, moins le commettant doit avoir de responsabilité, car le fait du préposé ne peut plus être considéré comme fait personnel du commettant » (1). La Cour de cassation s'est prononcée pour la première fois en faveur de la validité de la clause de négligence le 23 février 1864 (2); sa jurisprudence devait se trouver fixée par les arrêts de principe du 14 mars 1877 (3) et du 2 avril 1878 (4).

---

contrairement au droit commun, de mettre les preuves des fautes qu'elle aurait commises à la charge des « Héritiers de Marie Brizard et Roger » ; *que l'effet de la seconde était absolue*. Cass. req., 9 nov. 1898, D. 99.1.243 ; S. 99.1.398 ; Cass. 6 mars 1912, G. P. 1912.1.566.

(1) G. RIPERT, *Annales de droit commercial*, 1908, p. 414.

(2) S. 1864.1.385.

(3) S. 79.1.423.

(4) S. 78.1.292.

Peu nombreuses au début, les clauses de non-responsabilité se sont multipliées dans les transports maritimes « au point qu'à un moment donné les chargeurs ont pu se demander si, bientôt, les transports par mer présenteraient encore pour eux quelque sécurité » (1). La clause de négligence, en particulier, aboutit à des conséquences économiques fâcheuses que ne compense pas la diminution du fret. Elle risque d'inciter le transporteur à une incurie coupable. « On a dit que l'armateur qui a pris en charge les marchandises les restitue quand il lui plaît, où il lui plaît, à qui il lui plaît, et dans un état quelconque. Il y a dans cette boutade quelque chose de vrai. Le nombre des actions pour dommages et avaries prouve l'importance des risques » (2). Les inconvénients économiques que peuvent présenter les clauses d'exonération ont amené certains tribunaux à résister contre la jurisprudence de la Cour de cassation, notamment le tribunal de commerce de Bordeaux, qui a toujours considéré la clause de négligence nulle comme contraire à l'ordre public ; dans son jugement du 4 mars 1921 (3), il montre bien le point de vue moral de la question et les inconvénients économiques de la pratique des clauses d'exonération :

« ... Le Tribunal de céans, après l'expérience des dix dernières années, à la suite des constatations mul-

---

(1) Rapport de M. Veyssière à la Chambre des Députés le 5 décembre 1933 (J. O., déb. parl., p. 1887).

(2) A. Loniewski, *Assurance et Responsabilité en matière de transport*, Thèse, Paris, p. 61.

(3) Dandicolle et Gaudin c. Société des Grands Etablissements France-Algérie et capitaine X..., G. P. 1921.2.267.

tiples, concordantes et décisives qu'il a pu faire dans l'examen de très nombreux litiges qui lui ont été soumis, a acquis la conviction et a eu sous les yeux la preuve que donner à cette clause la portée absolue que lui attribue la jurisprudence précitée, c'est aboutir fatalement en pratique à des conséquences morales, économiques et contractuelles déplorables au point de vue privé, et funeste à l'intérêt public ; qu'au point de vue moral, la fuite devant la responsabilité et la certitude de l'exonération entraînent l'indifférence, le défaut de surveillance, l'incurie, le laisser-faire de la part des supérieurs, par suite la paresse, la mauvaise volonté, le gaspillage, le manque de soins, le sabotage, de la part des inférieurs, comme conséquences le coulage, l'avarie, la perte de marchandises et, chose beaucoup plus grave, en présence de l'impunité presque certaine, le vol cyniquement organisé, car le transporteur qui a pris charge des objets à transporter, qui les détient et, seul, a les moyens et la possibilité de les protéger, peut s'en désintéresser, puisque cette jurisprudence admet que, par application de la clause de négligence, il n'est pas responsable des actes délictueux commis par ses préposés ou que ses préposés ont laissé commettre... ; le transporteur maritime, couvert par la clause de négligence, se désintéresse de la perte ou de la destruction des marchandises qu'il transporte et il estime même que le propriétaire de ces marchandises peut s'en désintéresser aussi, ou même y avoir un avantage pécuniaire, s'il est remboursé de leur valeur par les assureurs : la conséquence fatale de cet état d'esprit est une funeste destruction de richesses sans profit pour personne et au grave détriment de la collectivité ;

qu'enfin au point de vue contractuel, soit dans le domaine purement juridique, soit en considération de la loyauté commerciale, les conséquences ne sont pas moins graves, car les transporteurs pourront, à leur gré, exécuter ou ne pas exécuter leurs contrats ou les exécuter si mal que cela équivaudra à une inexécution et cela sans que chargeurs ou réceptionnaires aient un recours contre eux et puissent les rappeler au respect des engagements pris... »

Aussi, au lieu de donner à la clause de négligence la portée absolue qui aboutit à de pareilles conséquences, convient-il de ne lui attribuer que la portée relative du renversement du fardeau de la preuve.

D'autres tribunaux de commerce (1) et plusieurs Cours d'appel (2) se sont efforcés d'éluder les conséquences des clauses de non-responsabilité. La Cour de cassation, bien qu'elle semble avoir marqué un moment d'hésitation, dans l'arrêt Teissier du 5 juin 1920 (3), est restée ferme dans le sens de leur validité.

Ne pouvant faire annuler les clauses par les Tribunaux, les chargeurs se tournèrent vers le législateur ;

---

(1) Trib. comm. de Marseille, 19 juin 1918 (Recueil de Marseille, 1918, p. 336).

(2) Notamment C. A. Poitiers, 1er juillet 1907. Cette tendance s'était déjà manifestée au cours de la discussion de la loi Rabier. M. Tillaye, rapporteur de la loi déclarait le 25 juin 1903 : « Nous aurions souhaité, et plusieurs chambres de commerce ont émis le vœu que notre proposition de loi s'applique également aux transports maritimes. Ces mêmes raisons de décider existent ici avec autant de force ».

(3) Bonnecase, *Traité de droit maritime*, n° 515 et suiv.

de nombreuses propositions de lois furent présentées, notamment en 1910, par M. Colin, député de l'Algérie (1) et M. de Monzie en 1913.

Aucune n'était venue en discussion jusqu'à ces dernières années.

L'exemple des Etats-Unis devait cependant amener en France, comme dans le monde entier, un vaste mouvement tendant à la disparition des clauses d'irresponsabilité dans les transports maritimes ; en 1893, en effet, l'Harter Act américain créa la distinction célèbre entre les phases nautique et commerciale et interdit les clauses d'irresponsabilité.

Ce précédent facilita la réunion d'une conférence internationale en vue de la réglementation de la responsabilité du transporteur maritime.

Après la conférence préparatoire de La Haye en 1921, la conférence de Bruxelles aboutit à une convention internationale dont le protocole définitif fut signé le 25 août 1926.

La Convention a repris la distinction adoptée dans l'Harter Act entre les fautes nautiques et les fautes commerciales. Ses dispositions sont d'ordre public : les parties ne peuvent déterminer les obligations du transporteur dans d'autres termes que ceux de la Convention.

---

(1) Les clauses d'irresponsabilité ont été attaquées surtout dans les transports réservés au pavillon français, en particulier aux transports France-Algérie ; la plupart des projets déposés contre les clauses l'ont été par des représentants de l'Algérie.

Un projet, en vue de la ratification de la convention de Bruxelles, fut déposé sur le bureau de la Chambre ; renvoyé à la commission de la marine, il rencontra une proposition faite par M. Roux-Freyssineng sur le même objet, mais plus sévère à l'encontre des transporteurs.

Un projet transactionnel a été adopté le 28 mars 1931 par la Chambre des Députés (1) ; le 5 décembre 1933, le Sénat apporta au texte quelques modifications de détail, nécessitant une nouvelle délibération de la Chambre (2).

Les réclamations des expéditeurs sont près d'aboutir à une réglementation assez étroite de la responsabilité du transporteur maritime. Le projet, qui fait actuellement l'objet d'un rapport de M. R. Coty devant la Commission de la Marine Marchande rend le transporteur garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne provienne de certains cas déterminés, dont les cas fortuits et la force majeure, et les fautes nautiques de l'équipage.

Il interdit « toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que le droit commun ou la présente loi mettent à sa charge ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi » (art. 9, al. 1[er] du projet).

---

(1) J. O. 29 mars 1931, déb. parl., p. 2539.

(2) J. O. 6 décembre 1933, déb. parl., p. 1886.

Les clauses cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou autres clauses semblables sont assimilées aux clauses d'exonération.

Il n'est fait exception à cette prohibition que dans le transport de marchandises chargées sur le pont et le transport d'animaux vivants.

Nous retrouverons dans la loi de 1924 relative à la navigation aérienne, les grandes idées qui ont inspiré la Convention de Bruxelles et le projet de loi française sur le transport des marchandises dont nous venons de rappeler les origines.

Les clauses d'irresponsabilité en droit aérien avant la loi de 1924. — Lorsqu'il s'est agi d'appliquer aux transports aériens les règles du droit commun, le choix entre la solution adoptée par la loi Rabier et les principes du droit maritime, « la question a donné lieu à de nombreuses controverses et les auteurs les plus qualifiés en matière de responsabilité du transporteur se sont trouvés en contradiction pour l'interprétation des règles applicables aux transports aériens par analogie avec celles qui s'appliquent aux transports par terre et par mer » (1). Pour certains, il ne paraissait pas douteux que les conditions d'exploitation des transports aériens ne présentassent certaines analogies avec les transports par mer, et même « plus que des analogies, de véritables ressemblances ». Les partisans de l'assimilation ont fait valoir que les caractères de la navigation maritime se retrouvaient dans la navigation

(1) Rapport de M. Flandin à la Chambre, J. O. 1924, déb. parl., p. 231.

aérienne, à un degré souvent plus accentué, caractères qui présentaient autant d'arguments pour valider les clauses d'irresponsabilité dans le nouveau domaine d'activité. La terminologie elle-même imposait le rapprochement : l'aéronef prend son vol d'une base que l'on appelle aéroport, il y fait escale, s'y pose au retour... « Les mots ne sont pas trompeurs. Comme le navire, l'aéronef a une individualité et une nationalité propres, il emporte avec lui une petite colonie de pilotes et de passagers ; il constitue le territoire d'une minuscule société. Celui qui le dirige doit avoir des droits et des devoirs spéciaux ; il n'est pas seulement un préposé, mais un chef. L'aéronef, son équipage, ses passagers et ses marchandises courent en commun une aventure qui peut être périlleuse pour eux-mêmes et pour les autres. Tout cela, ce sont les données mêmes qui ont créé les lois maritimes. »

Les risques courus sont même plus considérables que dans les transports maritimes, la complication et la fragilité des appareils devant causer la multiplication des cas fortuits. Ces risques sont bien connus de l'usager : « L'expéditeur qui achemine ses marchandises par cette voie, dit M. Ripert, ne peut avoir la prétention d'allier le maximum de vitesse au maximum de sécurité. Il sacrifie la seconde à la première et accepte les risques d'un voyage rapide. »

En outre, a-t-on fait remarquer, la navigation aérienne n'en est qu'à ses débuts ; imposer aux compagnies une responsabilité trop lourde serait compromettre leur existence. La garantie n'a été imposée aux chemins de fer qu'après cinquante années de fonctionnement, d'expériences et de perfectionnement, quand

les progrès ont donné la presque complète sécurité. Il n'en est pas encore ainsi pour l'aviation et quoique ce nouveau mode de locomotion paraisse devoir être mis au point plus rapidement que les transports par chemins de fer, il est nécessaire, dans l'intérêt même de son développement, de lui donner un régime de faveur qui existe encore pour les transports maritimes » (1), d'autant plus que les compagnies ne peuvent avoir recours aux assurances dont les primes sont trop élevées par suite de la fréquence des accidents, et de la difficulté d'établir leur montant faute de précision dans les statistiques.

Ces idées, qui furent développées par M. Ripert et servirent à valider la clause d'exonération dans la législation française, ne furent pas admises par la jurisprudence jusqu'au vote de la loi de 1924.

Les Tribunaux qui eurent à se prononcer sur l'existence des clauses n'hésitèrent pas en effet à appliquer aux transports aériens les règles de la loi Rabier.

La première décision en cette matière fut donnée par le Tribunal civil de la Seine, le 18 décembre 1922 (2), à la suite d'un accident survenu le 17 septembre 1921 sur la ligne Paris-Londres, à un appareil de la Compagnie des Messageries aériennes. Le passager, M. Lambert, blessé dans la chute de l'avion, avait assigné la Compagnie en paiement d'une somme de 40.000 francs à titre de dommages intérêts, en basant

---

(1) Rapport de M. Vallier au Sénat du 21 juin 1923.

(2) Affaire Lambert contre Compagnie des Messageries Aériennes, G. P., 1922.2.745 ; Annales de droit commercial 1923 p. 264.

son action sur l'article 1147 du Code civil. La Compagnie soutenait qu'elle n'était pas tenue de réparer le dommage causé, l'aviation constituant un moyen de transport nouveau, ne pouvant être assimilé aux autres moyens de transports ordinaires en raison de la gravité des risques encourus par ceux qui en font usage, et opposant au demandeur la clause d'exonération figurant sur le billet de transport.

Faisant droit aux conclusions du demandeur, le tribunal déclara : « qu'en présence des termes généraux de l'art. 1147 du Code Civil et de l'application plusieurs fois affirmée qui en a été faite par la Cour de cassation, en matière de contrat de transport intervenant entre des personnes, il ne peut être fait exception aux principes qui régissent la matière en faisant application notamment de la responsabilité quasi-délictuelle, et qu'il n'appartient pas aux tribunaux de créer un droit nouveau en faveur du moyen de transport nouveau, sous prétexte que ce dernier n'a pas encore atteint un degré de perfectionnement suffisant ; que la création de ce droit nouveau est du ressort du législateur qui, connaissant les aléas et les dangers de l'aviation, n'y eut pas manqué, s'il avait jugé utile et nécessaire de la faire bénéficier d'une situation spéciale, lorsqu'il a été appelé à légiférer en la matière ; que cette abstention de sa part ne peut donc se traduire que par l'application du droit commun ». Il y a donc lieu d'appliquer l'article 1147 du Code civil et de déclarer le transporteur tenu de l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, à moins qu'il ne prouve le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime.

« Attendu, d'autre part, que la Compagnie défenderesse tente vainement de se prévaloir de la clause d'exonération figurant au dos du billet remis au demandeur ; qu'en considérant même qu'elle ait fait la preuve de l'acceptation de cette clause, par la simple remise du billet au voyageur, ce qui est douteux en raison de l'importance de ladite clause, qui vise les accidents en dehors d'autres cas d'exonération, et de la non représentation du billet signé par le demandeur, cette clause ne saurait être considérée comme valable, comme contraire à l'ordre public, nul ne pouvant s'exonérer à l'avance de ses délits ou quasi-délits et la Jurisprudence n'ayant, au surplus, admis ce genre de conventions qu'en matière de transports de marchandises ».

Le même tribunal rendit une décision identique le 27 mars 1924 (1) et affirma la clause d'irresponsabilité « nulle, comme contraire à l'ordre public, puisqu'on ne peut s'exonérer par avance d'un délit ou d'un quasi-délit », « que si la loi du 17 mars 1905, insérée à l'article 103 du Code de Commerce, déclare nulle toute clause de non garantie quant aux marchandises transportées, à plus forte raison faut-il considérer comme non valable toute clause de non garantie quant au transport des personnes » (2).

---

(1) Epoux Raymond, Pascal et Barjon contre Compagnie Franco-Roumanie de Navigation aérienne, G. P., 1924.1.186.

(2) La jurisprudence du tribunal civil de la Seine devait être suivie par plusieurs cours et tribunaux qui continuèrent à appliquer le droit commun à des faits antérieurs à la loi (Tribunal civil de Vienne, 4 décembre 1924, G. P. 1925.1.148, confirmé par la Cour d'Appel de Grenoble le 25 mars 1925,

L'assimilation est donc complète entre les transports aériens et les transports terrestres.

D. 1925.2.137 ; — Cour d'appel de Paris, 28 novembre 1925, G. P. 1926.1.124 confirmant l'arrêt Lambert précité du 18 décembre 1922 ; — Cour d'appel de Paris, 10 juin 1926, G. P. 1926.2.228).

La Cour de cassation, interprétant le droit commun suivant l'esprit de la loi de 1924, a, dans trois arrêts des 12 mai et 21 juillet 1930 et 21 juillet 1931, appliqué les principes de cette loi à des faits antérieurs. Le tribunal de commerce de la Seine, dans un jugement du 30 octobre 1924 (G. P. 1925.1.232) a tenté de justifier l'application de la loi à des faits qui s'étaient produits avant sa promulgation : « Si, en raison de ce que cette loi n'a pas d'effet rétroactif, il convient de ne mettre en l'espèce en application que les principes généraux du droit et les règles du droit commun, il n'est cependant pas inutile de faire remarquer que la pensée du législateur est aujourd'hui connue et permet au transporteur de s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air ». Il y a là un sophisme juridique.

CHAPITRE II

Loi du 31 mai 1924

La Jurisprudence du Tribunal de la Seine avait provoqué une émotion considérable parmi les transporteurs aériens ; en attendant le résultat donné par l'exercice des voies de recours judiciaire, ils reportèrent leurs espoirs sur le Parlement, devant lequel un projet de loi sur les transports aériens était en discussion.

La Chambre des Députés avait en effet adopté le 29 juin 1921 (1) un projet de loi présenté par M. Bazire, rendant l'exploitant d'un aéronef en évolution « responsable de plein droit, et sauf le cas de faute de la victime, des dommages causés aux personnes et aux biens. »

Ce projet contenait surtout des dispositions pénales ; la Société d'Etudes Législatives, à laquelle il fut soumis, le jugea insuffisant, et s'attacha à donner à l'Aviation le statut civil et commercial dont elle avait besoin.

La question des clauses d'exonération fut vivement discutée. MM. Imbrecq, Henry-Couannier et Vallier (2) montrèrent les inconvénients que leur adoption risquait d'entraîner.

---

(1) J. O. 30 juin 1921, déb. parl., Chambre, p. 2992.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1922, p. 87 et 125.

M. Ripert soutint avec vigueur le point de vue contraire et fit admettre les clauses d'exonération dans le cas de dommages survenus pendant la période nautique du transport.

Le texte élaboré par M. Ripert et discuté par la Société d'Etudes Législatives (1) fut adopté, sans modifications notables par la Commission de législation civile et criminelle du Sénat. Rapporté au Sénat par M. Vallier (2), à la Chambre par M. Flandin (3), le projet de la Société d'Etudes Législatives est devenu la loi du 31 mai 1924, qui constitue en France la Charte de l'Aviation civile. La loi a étendu aux transports aériens les principes généraux de la responsabilité contractuelle, contenus dans les articles 1147 et suivants du Code Civil. Nous étudierons, dans la seconde partie de cette étude, l'application des dispositions de la loi prévoyant l'exonération conventionnelle de responsabilité du transporteur aérien.

---

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, années 1921-1922.

(2) J. O., doc. parl., Sénat, 1923, p. 941.

(3) J. O., doc. parl., Chambre, 1924, p. 230.

CHAPITRE III

Convention de Varsovie et droit comparé

I. — *LA CONVENTION INTERNATIONALE*

Le projet de loi déposé en 1920, dont devait sortir la loi du 31 mai 1924, était inspiré de la convention internationale du 13 octobre 1919, annexée au Traité de paix. En France, comme dans les pays étrangers, il est curieux de constater que les conventions internationales devaient précéder le droit interne (1).

Ce renversement de ce qui s'est passé dans les autres modes de transport tient au développement prodigieusement rapide de l'aviation, et à son caractère essentiellement international.

Les lignes aériennes, pour présenter des avantages sur les autres modes de transport, doivent être longues, pour pouvoir compenser les tarifs élevés des compagnies

(1) La même évolution s'était produite dans la réglementation des colis postaux, où le droit international a été l'initiateur du droit interne. L'origine des colis postaux doit en être rattachée au Congrès international tenu à Paris en 1878; ils n'ont fonctionné en France qu'à partir de 1881. (JOSSERAND *Les Transports*, n° 781).

aériennes, le gain de temps réalisé ne s'apprécie, en effet, que sur de longues distances. Cette condition se présenterait rarement dans le trafic intérieur d'un pays, en Europe du moins.

Le caractère international des transports aériens tient aussi à l'indépendance de l'avion, « aussi libre, suivant l'expression de S. Harry Brittain, que l'air même dans lequel vibre son chant de puissance » (1). Pour le passager d'un train ou l'automobiliste, la frontière est une réalité, qui se manifeste par des postes frontières, des douaniers en uniforme, dont les visites se renouvelleront à l'entrée et la sortie de chaque pays traversé. Par contre, le ciel n'a pas de frontières ; l'avion passe d'un pays à l'autre « sans police ni douane ; il sort si vite de l'empire des lois nationales qu'elles renoncent à l'atteindre » (2). Le voyageur aérien traversant l'Europe se voyait soumis aux législations les plus variées, « l'aviateur parti de Londres abandonnait au milieu de la Manche le vieux droit anglais traditionnel pour passer sous le droit français aux conceptions logiques et claires ; puis, franchissant le Rhin, il connaissait le droit germanique aux subtiles complications ; piquant vers le Sud, il rencontrait le droit suisse peu favorable aux hardiesses de la circulation ; puis, à son gré et en quelques heures, il se soumettait successivement au droit autrichien, au droit hongrois, au droit tchèque, au droit

---

(1) Chambre de commerce internationale, 7e Congrès, Vienne, 1933, R. A. I., p. 266.

(2) G. Ripert, *L'unification du droit aérien*, R. G. D. A., 1932, p. 255.

roumain. Des lignes, qu'il ne parvenait même pas à discerner, marquaient la limite des législations applicables... ; aujourd'hui l'aviateur parcourt en quelques heures une Europe dans laquelle chaque Etat s'est donné un droit strictement national. Et que dire du voyage d'un Zeppelin ? Lorsqu'il revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois du monde. » (1)

La nécessité d'adopter des règles uniformes s'est donc fait sentir rapidement dans tous les pays, sous peine d'aboutir rapidement à d'inextricables conflits de lois (2). Au point de vue particulier des clauses d'exonération, leur adoption dans certains pays, leur prohibition par d'autres législations risquent de surprendre le transporteur qui pouvait se croire protégé par les conventions contenues dans le contrat de transport. « Il aura beau avoir stipulé une protection qu'il croyait utile, cette protection lui fera défaut toutes les fois qu'une condamnation sera demandée contre lui dans un pays qui ne reconnaîtra pas la validité des clauses d'irresponsabilité » (3).

Cette unification des règles de transport aérien était d'autant plus souhaitable qu'elles n'étaient traditionnelles dans aucun pays et qu'il valait mieux en somme adopter dès le début les mêmes règles internationales

---

(1) G. Ripert, *L'unification du droit aérien*, R. G. D. A., 1932, p. 253 et suiv.

(2) J. Hamel, *Le droit privé aérien dans le projet d'unification de l'Air*, Annales de droit commercial 1923, n° 1 et 2.

(3) P. Le Bourhis, *Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de navigation aérienne*, Thèse, Paris, 1929, p. 126.

que d'avoir dans la suite à résoudre des difficultés analogues à celles rencontrées en droit maritime ou terrestre dans l'élaboration des conventions de Berne et de Bruxelles.

Des tentatives avaient été faites dans ce sens dès le début du XX^e siècle (1). En 1900, M. Fauchille attirait sur ce point l'attention de l'Institut de Droit International et, en 1903, entreprenait la rédaction d'un Code de l'Air.

Une conférence internationale de navigation aérienne se tint à Paris en 1910 ; ses travaux n'aboutirent pas, mais servirent de base de discussion aux rédacteurs de la Convention de 1919.

Les essais de codification internationale furent arrêtés en 1914.

Aussitôt après la guerre, un nouvel effort fut entrepris et, facilité par l'existence de la Société des Nations, aboutit à la convention internationale du 13 octobre 1919. L'abstention de certains Etats à la Convention risquait de compromettre l'unité du droit aérien, dont la nécessité se faisait de plus en plus vivement sentir.

La Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations montrait l'urgence de cette unification. La Chambre de Commerce Internationale, en 1923 et 1925, la Conférence Interparlementaire du Commerce à Bruxelles et à Rome, le Congrès International de l'Air à Londres,

---

(1) A. Roper. *La convention internationale du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne*, Thèse, Paris, 1930, p. 1 et suiv.

en 1923, la Fédération Aéronautique Internationale en juin 1924, le Congrès de Bruxelles en 1925, émirent des vœux pressants en faveur de l'unification internationale du droit aérien.

La conférence se réunit pour la première fois à Paris du 27 octobre au 6 novembre 1925, rassemblant les délégués de quarante-trois pays. Elle établit un projet de convention sur la responsabilité ainsi qu'une liste de questions de droit privé aérien qui devraient faire l'objet d'une réglementation internationale.

En outre, elle décida en principe qu'un comité permanent d'experts serait créé pour préparer les travaux des sessions ultérieures de la conférence. Ce comité d'experts, constitué sous le titre de Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.) a tenu sa première session à Paris du 17 au 21 mai 1926.

Le projet de convention sur la responsabilité du transporteur aérien par le Comité a été examiné par la Conférence internationale de droit privé aérien dans sa seconde session, à Varsovie, du 4 au 12 octobre 1929. Trente-neuf Etats étaient représentés à cette seconde session. La Conférence de Varsovie a établi le texte d'une « convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international », datée du 12 octobre 1929. Cette convention a été signée séance tenante par les délégués de treize Etats. Soumise à l'approbation des Etats, signataires ou non, elle a été ratifiée par la France le 16 septembre 1931 (1).

---

(1) J. O. du 18 octobre 1931.

La détermination de la responsabilité du transporteur constitue la partie la plus intéressante de la Convention. Cette responsabilité se caractérise par l'interdiction des clauses d'exonération, relatives aussi bien à la personne qu'aux biens. La raison de cette prohibition est indiquée par M. Pittard, rapporteur à la Conférence de Paris : « on a voulu ainsi empêcher des conventions dans lesquelles les parties ne se trouveraient pas à égalité dans la liberté de leur consentement. L'expéditeur pourrait voir refuser le transport s'il ne souscrivait pas à une clause d'exonération » (1).

Toutefois, tenant compte du besoin pour l'exploitant de mesurer la portée des risques qu'il assume, la Convention admet une limitation de la responsabilité du transporteur. Bien entendu, les voyageurs et expéditeurs peuvent élever conventionnellement la valeur de la vie des passagers et des marchandises au-dessus de la limite prévue par la convention, mais l'article 23 stipule que « toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet ». D'ailleurs « la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention ».

---

(1) Conférence Internationale de Droit privé aérien, Paris, Imprimerie Nationale, p. 56.

II. — *INFLUENCE DE LA CONVENTION DE VARSOVIE SUR LA LEGISLATION ETRANGERE*

Au moment de l'élaboration de la loi de 1924, la législation étrangère paraissait favorable aux clauses d'exonération en droit aérien ; la Belgique, l'Angleterre, les avaient admises (1).

Mais après 1924, aucun pays (sauf le Chili et la Tunisie) n'a, à notre connaissance, autorisé l'exonération conventionnelle du transporteur en cas d'accident survenu aux personnes en cours de transport. Toutes les lois étrangères ont admis une limitation légale de la responsabilité, dans le transport de voyageurs ou de marchandises ; les cas d'exonération légale sont en général moins étendus dans le transport de personnes, certaines législations ont repris, à ce point de vue, les termes de la Convention de Varsovie ; quelquefois même, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur, le transporteur aérien est toujours considéré comme international (2).

Nous préciserons, en étudiant l'application des lois étrangères, la solution admise dans chaque pays dans le transport des personnes et des objets.

---

(1) Air Act Navigation (loi du 23 décembre 1920). Loi belge du 16 novembre 1919.

(2) Loi grecque du 13 juin 1931, art. 35.

DEUXIÈME PARTIE

Le droit actuel des clauses d'irresponsabilité dans les transports aériens

Nous avons vu que le législateur, ayant à concilier les intérêts de l'usager et de l'entrepreneur de transports aériens, ne pouvait accabler ce dernier d'une trop lourde responsabilité sous peine d'entraver le développement de l'aviation commerciale. Le principe admis a été que le passager ou l'expéditeur, connaissant le danger d'un moyen de transport encore imparfait et préférant la rapidité à une sécurité plus grande, devait assumer, dans une certaine mesure, la charge du risque couru. C'est précisément la détermination de cette mesure qui a donné lieu à des discussions et des divergences.

L'avantage accordé au transporteur peut se borner à une limitation légale de la responsabilité du transporteur, fixant le maximum d'indemnité qui peut lui être réclamé en cas d'accident. C'est le principe adopté par le plus grand nombre de législations et la Convention de Varsovie. Certains pays, tout en fixant la limitation de la responsabilité, vont encore plus loin, et permettent au transporteur de s'exonérer complètement de sa responsabilité dans des hypothèses déterminées mais qui visent en réalité la presque totalité des risques courus.

Les solutions admises ont varié suivant qu'il s'agissait des personnes ou des biens. Nous étudierons donc en deux chapitres, concernant le transport des marchandises et le transport des voyageurs, l'application des textes relatifs aux clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport aérien.

CHAPITRE I

Transport de marchandises

I. — *LE TRANSPORT INTERNE DES MARCHANDISES PAR AIR DANS LA LOI DU 31 MAI 1924*

Reprenant la distinction adoptée en droit maritime par l'Harter Act Américain et la Convention de Bruxelles, le législateur de 1924 distingue deux phases dans l'exécution du contrat de transport : la phase commerciale et la phase nautique : les rédacteurs du projet ont souligné leur source d'inspiration en précisant que seraient nulles les clauses ayant pour objet d'exonérer le transporteur de ses fautes personnelles en général, et du dommage causé par ses préposés autres que ceux employés à la conduite des appareils. La distinction entre le rôle du transporteur comme agent technique de transport, et son rôle comme agent commercial est logique et nécessaire : il n'y a pas de raison de protéger le transporteur de ses fautes personnelles et commerciales, non plus que des fautes commerciales de ses préposés.

L'article 42 de la loi du 31 mai 1924 précise que le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer

de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil.

Le paragraphe suivant énumère les conditions de validité de la clause : bon état de navigabilité de l'aéronef au départ, et personnel muni des brevets et certificats réglementaires.

Après avoir appelé brièvement l'étendue de la responsabilité légale du transporteur aérien, nous étudierons les cas dans lesquels le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité. Il nous restera à préciser les conditions de validité et les effets des clauses permises par la loi.

A. — Responsabilité légale du transporteur aérien

Le transporteur est, en principe, responsable de l'inexécution totale ou partielle du contrat, — perte des marchandises, avarie ou retard, — sans qu'il y ait lieu de rechercher l'origine du dommage. Pour dégager sa responsabilité, il ne suffit pas au débiteur de prouver qu'il n'a commis aucune faute ; mais il a la ressource d'apporter la preuve positive de certaines circonstances déterminées par la loi : force majeure ou cas fortuit, vice propre de la chose, fait de l'expéditeur ou du destinataire.

Le transporteur est d'abord exonéré de plein droit lorsqu'il prouve que le dommage causé est survenu par suite d'une cause étrangère qu'il n'a pu ni prévoir, ni empêcher. Extériorité et imprévisibilité caractérisent la *force majeure*, qui est l'application de l'adage « impossibilium nulla obligatio ». A la force majeure, il est

d'usage d'assimiler les cas fortuits, et de leur accorder la même valeur libératoire. « Cela est conforme à l'équité, car on ne peut exiger du débiteur plus que ce qu'un homme intelligent de la bonne moyenne est capable de fournir » (1). Le Code Civil et la jurisprudence accolent généralement les deux épithètes pour désigner toutes les causes étrangères au débiteur qui ont mis obstacle à l'exécution de l'obligation.

Depuis Exner une tendance doctrinale et jurisprudentielle s'affirme cependant de plus en plus favorable à la discrimination de la force majeure et du cas fortuit, discrimination proposée précisément en matière de transports (2). A la force majeure s'opposeraient les cas fortuits, provenant de l'intérieur de l'entreprise et qui, abstraction faite de toute faute, sont cependant déchaînés plus ou moins directement par l'initiative humaine ; ils sont « la rançon de l'activité humaine : le poids doit donc en être supporté par le créateur du risque, par le dispensateur de l'activité dommageable » (3). Cette discrimination correspond à l'évolution qui s'est accomplie dans le domaine de la responsabilité (4) : pendant longtemps la responsabilité a été basée

---

(1) Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil*, 4e édit., p. 10.

(2) Exner, *La notion de force majeure ; Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, Traduction Seligmann, Paris 1892.

(3) L. Josserand, *Les Transports*, n° 577.

(4) L. Josserand, D. H. 15 mars 1934, Chr. p. 7.
G. Ripert, *La force majeure dans les transports aériens*, R. J. L. A., 1928, p. 1.

sur l'idée de faute ; aujourd'hui, nombreux sont les faits constitutifs de risques, non fautifs, et cependant générateurs d'obligations, auxquels, lorsque l'on veut donner un nom, s'appliquerait précisément, d'après M. Josserand, celui de *cas fortuits*.

Cette distinction entre force majeure et cas fortuits reposerait, d'après le même auteur, sur plusieurs passages du Code Civil, et surtout sur de nombreux textes contemporains législatifs ou règlementaires ; c'est notamment l'article 1773 du Code Civil, relatif aux baux à ferme, qui oppose aux cas fortuits ordinaires dont peut être chargé conventionnellement le preneur (grêle, feu du ciel...) les « cas fortuits extraordinaires, tels que les ravages de la guerre, ou une inondation, auxquels le pays n'est pas ordinairement sujet, à moins que le preneur n'ait été chargé de tous les cas fortuits prévus ou imprévus ».

Une opposition du même genre est établie par les articles 1953 et 1954 concernant le dépôt hôtelier.

De nombreux textes, depuis le Code Civil, mentionnant les causes d'exonération, ne citent que la force majeure sans faire état des cas fortuits.

C'est le cas de l'article 41 de la loi du 31 mai 1924 (1) qui détermine l'étendue de la responsabilité légale du transporteur aérien et ne prévoit comme cau-

---

(1) Loi du 31 mai 1924, art. 41. « Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise.

Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1.000 francs par colis.

ses d'exonération que les cas de force majeure et le vice propre de la chose, laissant à la charge du transporteur les événements purement fortuits.

Il a paru équitable au législateur de ne pas considérer comme un cas de force majeure le *vice de l'appareil*, lorsque le transport aérien se trouve brusquement arrêté par une chute de l'appareil dûe au vice de construction ou tout autre accident : « La vérification des appareils incombe à l'exploitant. Alors même qu'il aurait exercé la plus active des surveillances et que la découverte du vice aurait été impossible, ce vice de l'appareil n'est pas un élément extérieur à l'entreprise. L'exploitant ne peut donc se décharger de sa responsabilité sous le prétexte qu'il n'a pas pu se douter de la mauvaise condition de son aéronef » (1).

La question de savoir si les *conditions atmosphériques* doivent être considérées comme rentrant dans la notion de force majeure ou de cas fortuit est plus difficile à résoudre : On a fait remarquer que l'avion évolue dans un milieu qui comporte des risques particuliers ; l'air étant sujet à des mouvements qu'il est possible de prévoir, le transporteur doit supporter les conséquences du dommage causé par ces risques s'il n'a pas su les éviter.

Nous conclurons donc avec M. Ripert que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle (2) comme tout autre transporteur « en établis-

---

(1) G. Ripert, *La force majeure dans les transports aériens*, R. J. L. A., 1928, 7.

(2) La responsabilité délictuelle du transporteur vis-à-vis des tiers à la surface est plus lourde : la loi de 1924 laisse à la charge de l'exploitant tous les dommages dûs à un cas de force majeure, ces dommages étant considérés comme les

sant que le dommage est dû à un cas fortuit ou de force majeure ; mais que ne rentrent pas dans cette définition les accidents qui sont dûs, soit au vice de l'appareil, soit aux conditions atmosphériques dans lesquelles le voyage a été entrepris ou poursuivi » (1).

Le législateur de 1924 a donc repris la distinction proposée par Exner, distinguant de la force majeure certains cas fortuits ; mais la terminologie est un peu différente de celle proposée par M. Josserand. Bien que le mot de cas fortuit ne se trouve pas dans la loi, le transporteur reste exonéré, d'après M. Ripert, que nous venons de citer, du dommage dû aux « cas fortuits prévisibles ». Dans cette notion rentrent les « risques de l'air » dont il peut s'exonérer conventionnellement, et que nous aurons par conséquent l'occasion de retrouver prochainement en étudiant les clauses d'irresponsabilité permises par la loi de 1924.

Parmi les causes légales d'exonération autres que la force majeure, l'article 41 de la loi prévoit le vice propre de la marchandise. L'article 44 prévoit également le jet de marchandises qui, comme en droit maritime, lorsqu'il est indispensable au salut de l'appareil, n'engage pas la responsabilité du transporteur à l'égard de l'expéditeur.

---

conséquences fatales du risque de l'exploitant ; le transporteur n'est exonéré qu'en prouvant la faute de la victime. C'est le système adopté par la plupart des législations, dont l'Air Navigation Act Anglais de 1920 qui décide dans son article 9-1, en ce qui concerne les dommages causés aux tiers à la surface, que tout se passera « comme si ces dégâts avaient été réellement causés de propos délibéré, par négligence ou défaut ».

(1) G. RIPERT, *op. cit.*, 8.

Dans les cas où la responsabilité s'applique, elle est limitée à 1.000 francs par colis. Cette disposition, inspirée de l'Air Navigation Act anglais, présente une analogie frappante avec l'article 1953 du Code Civil qui limite à la même somme la responsabilité des hôteliers (1). Permettant au transporteur de connaître à l'avance le montant de l'indemnité qu'il peut avoir à verser, cette limitation légale forfaitaire a été établie uniquement, suivant M. Josserand, à cause de la gravité du risque inhérent à la locomotion aérienne (2). Remarquons que ni cette limitation légale, ni l'exonération légale prévue par l'article 41 de la loi ne sont d'ordre public, et il est permis aux contractants d'élever le montant de la limite légale et de stipuler que les causes légales d'exonération ne s'appliqueront pas.

Mais, comme nous allons le voir, la liberté des parties est limitée par l'interdiction de certaines clauses d'irresponsabilité.

B. — Clauses prohibées par la loi de 1924

La loi du 31 mai 1924 se rapproche du droit maritime actuel en admettant les clauses exonérant le transporteur de la garantie du dommage causé par les risques de la navigation et les fautes nautiques du personnel.

Elle s'en éloigne au contraire en prohibant les clauses visant les fautes personnelles du transporteur et

---

(1) M. Roger, *La limitation conventionnelle de responsabilité dans le contrat de transport*, Thèse, Paris, 1929, p. 363 ; M. Le Goff, *op. cit.*, n° 1255.

(2) L. Josserand, *Les transports*, n° 618.

celles commises par ses préposés aussi bien que par lui-même dans la période commerciale du transport. L'article 43 affirme en effet la nullité de « toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait, que de celui des préposés, relativement au chargement, à la conservation et à la livraison des marchandises » et de celle « ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles ».

La même clause aboutit, dans l'état actuel de la jurisprudence, au renversement de la preuve. Elle n'a aucun effet en droit aérien (1). Les auteurs de la loi ont considéré qu'autoriser l'exonération des fautes personnelles ou commerciales aboutirait à rendre plus fréquents les accidents. D'autre part, il n'y avait pas plus de raison de l'admettre dans la phase commerciale des transports aériens, — c'est-à-dire à un moment où les dangers particuliers à ce mode de transport ne se faisaient aucunement sentir, — que dans les transports terrestres (2).

La seconde partie de l'art. 43, visant les fautes personnelles du transporteur, a été ajoutée après coup. Cette addition ne paraît rien changer aux conséquences qu'aurait admises la jurisprudence qui limite l'effet de la clause à un simple renversement de preuve (3).

---

(1) J. Puel, *op. cit.*, p. 160.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives* 1922, p. 124. P. Le Bourhis, *op. cit.*, p. 99.
R. Le François, *La responsabilité civile du transporteur*, Thèse, Grenoble, 1925, p. 79.

(3) J. Tissot, *op. cit.*, p. 89.

Cette faute personnelle peut consister dans le fait de confier, en connaissance de cause, la conduite d'un appareil à un pilote imprudent (1), malade (2), se livrant à des habitudes d'intempérance, ou se trouvant dans un état physique ne lui permettant pas d'exécuter le transport (3), dans un ordre de départ donné malgré des conditions atmosphériques rendant le voyage périlleux...

On s'est demandé, en l'absence de précisions dans la loi, si le transporteur pouvait s'exonérer de ses *fautes légères*. M. Flandin, qui au cours de la discussion de la loi devant la Chambre des Députés a exprimé l'avis que la prohibition ne visait que les fautes lourdes du transporteur (4), est en contradiction avec M. Vallier, rapporteur de la loi au Sénat, d'après lequel le transporteur ne peut s'exonérer de ses fautes même légères (5). Les termes de l'article 43 ne permettent pas de faire la distinction proposée.

---

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives* 1922, p. 128. Trib. corr. de Mantes, 15 juin 1933 (S. 1933.2.233) modifié par la Cour d'Appel de Paris le 19 février 1934.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1922, p. 126.

(3) Le commettant ne pourrait pas se réserver le droit de mal choisir ses préposés et la liberté de ne pas les surveiller. Une telle convention serait contraire à l'ordre public (Ripert, *Traité de dr. maritime*, T. II, 2 édit. p. 609 et suiv.).

(4) « Il est entendu également que cette clause ne peut pas jouer en ce qui concerne les fautes lourdes, mais que la preuve de la faute lourde incombe au transporté ». J. O. Doc. Parl., Chambre, 1923, annexe n° 6810, vol. III.

(5) Planiol, *Traité élémentaire de dr. civil* 10e édit. n° 884 ; J. Constantinoff, *Le droit aérien français et étranger*, Paris Chauny et Quinsac, 1932.

L'interdiction résultant de l'article 43 doit-elle être étendue au *simple retard* ? La loi de 1924 ne précise pas davantage cette interdiction qu'elle n'énumère le retard dans l'article 41 qui prévoit la perte et l'avarie comme engageant la responsabilité légale du transporteur (1). Dans les transports terrestres, la clause d'irresponsabilité pour retard n'a pas été prohibée par la loi Rabier ; cependant la rédaction très nette de la loi oblige à décider que la clause d'irresponsabilité doit être nulle quel que soit le résultat de la faute commerciale, perte, avarie, ou retard (2). Cette solution se comprend d'autant mieux que, si le chemin de fer est réputé irrégulier dès qu'il a une minute de retard, l'avion n'est considéré comme tel qu'avec un retard égal au temps prévu (3). L'usager peut, dans le transport par air, plus que dans tout autre mode de locomotion, se plaindre du retard, car c'est précisément en vue de la rapidité du transport aérien qu'il

---

(1) L'art. 45 édictant que, sous réserve des dispositions contenues dans la loi, les règles des transports par terre et par eau sont applicables au transport par air, permet de conclure que le transporteur aérien est responsable du retard sauf dans le cas d'exonération légale prévue par l'article 41 (GALINIER, Thèse, p. 26). C'est du reste la solution admise expressément par la Convention de Varsovie (art. 19).

(2) C. SRESHTHAPUTRA, *La responsabilité contractuelle du transporteur aérien*, Thèse, Grenoble, 1932.
H. et L. MAZEAUD, *op. cit.*, n° 1683.

(3) A. DALISSIER, *Les transports aériens*, Thèse, Paris, 1931, p. 11.
DAUTRY, Rapport sur l'aéronautique marchande au Conseil National Economique, publié dans les Etudes Economiques, mars 1929.

sacrifie bien des avantages. « Ce qui est inadmissible, c'est qu'une compagnie promette un transport rapide, qu'elle institue un horaire et qu'elle ne soit pas responsable quand elle n'a pas pris les mesures raisonnables pour éviter le retard. Ce que l'on reproche aux Compagnies aériennes, c'est d'avoir laissé les marchandises sous les hangars et de ne pas les avoir expédiées en temps utile, comme au transporteur ordinaire » (1).

L'argument apporté par M. Ripert pour faire rentrer le retard dans le domaine de la responsabilité du transporteur international vaut également en droit aérien interne pour faire prohiber la clause pour le retard dû à une faute commerciale du transporteur (2).

C. — Clauses autorisées

L'exonération conventionnelle est limitée, nous le savons déjà, aux risques de l'air et aux fautes nautiques des préposés (art. 42 de la loi du 31 mai 1924).

---

(1) G. Ripert, *Convention de Varsovie*, p. 39.

(2) Par contre, il n'est pas douteux que le retard ne rentre dans la notion de dommage dont il est permis de s'exonérer dans les hypothèses prévues par l'article 42 de la loi de 1924; si le créancier ne peut prouver une faute du transporteur en cas d'avarie ou de perte, il faut logiquement admettre que le simple retard n'engage pas davantage la responsabilité du transporteur que ne pourrait le faire l'inexécution totale de la convention.

(Trib. comm. Seine, 18 décembre 1933, D. H. 22 mars 1934, p. 192).

1° *Risques de l'air*

La loi permet au transporteur de s'exonérer des risques de l'air, sans en préciser la nature ; des définitions nombreuses en ont été données depuis. L'étendue peut en être déterminée en partant de la définition que nous nous sommes donnée de la force majeure dans les transports aériens ; comme dans tout autre mode de locomotion, le transporteur est exonéré quand il prouve le cas fortuit ou la force majeure ; mais nous n'avons pas fait entrer dans les causes légales d'exonération certains cas purement fortuits, brume, tempête, qui, dans le droit commun, libèreraient le débiteur.

Les risques de l'air, « circonstances athmosphériques et physiques qui rendent le transport impossible ou sont la cause d'accidents », se distinguent donc des cas de force majeure que le transporteur n'a pu prévoir, et qui constituent des faits si exceptionnels que l'on a pu dire que la force majeure n'existait pas dans les transports aériens.

Telle semble être la façon de voir de la Cour de Paris dans les arrêts cités des 28 novembre 1925 et 10 juin 1926, d'après lesquels « si les risques de l'air rendent le transport plus difficile à exécuter et moins sûr, ils sont entrés dans les prévisions du transporteur ».

On peut donc ranger dans les risques de l'air « les dangers survenus en l'air sans qu'il soit possible d'attribuer leur cause à un événement fortuit » (1), les

(1) P. Le Bourhis, *op. cit.*, p. 107.

événements connus pouvant être les cas fortuits ou de force majeure ou la faute prouvée ; mais il semble exagéré de les caractériser exclusivement, comme le fait M. Tissot (1) par l'impossibilité de déterminer la cause exacte de l'accident, « si la faute, écrit-il, en était connue, ce serait alors soit un cas de force majeure, soit le résultat de fautes imputables à l'entrepreneur de transport ou de ses préposés » ; si, la plupart du temps, la cause d'un accident aérien peut difficilement être déterminée, on conçoit cependant des événements bien connus qui rentrent dans la notion de risques de l'air ; tel le cas classique d'un avion rentrant dans un nuage ou dans la brume et heurtant le sol (2).

La Jurisprudence a fait la distinction entre la force majeure et les risques de l'air en tenant compte du caractère prévisible de ces derniers ; dans les risques de l'air, elle fait rentrer « les causes non expliquées d'accident » (3) qui se distinguent de « la cause étrangère qu'on ne peut ni prévoir ni empêcher » (4) qui serait la force majeure.

---

(1) J. Tissot, *op. cit.*, p. 81.

(2) Aff. Vialle c. Burello, Seine, 19 décembre 1932, D. H. 1933, p. 94.

(3) Vienne, 4 décembre 1924, G. P. 1925.1.148.

(4) C. A. Grenoble, 25 mars 1925. D. 1925.2.137.
C. A. Paris, 28 nov. 1925, G. P. 1926.1.125 et 10 juin 1926, G. P. 1926.2.228.

2° *Fautes nautiques du personnel*

La validité des clauses exonérant le transporteur du dommage causé par les fautes nautiques du personnel s'explique, comme la clause de négligence en droit maritime, par l'autonomie du pilote vis-à-vis du transporteur. L'assimilation du pilote d'un aéronef au capitaine d'un navire, n'a pas été sans être critiquée. La « négligence clause » se justifie aisément dans les transports par mer. « Elle y répond, écrit M. Hamel (1), à une vieille tradition qui reconnaît la validité de la négligence-clause et contre laquelle il paraît bien difficile de lutter, surtout dans les pays anglo-saxons. Puisqu'en droit aérien, il n'existe aucune tradition de ce genre, est-il bien utile de la créer législativement ? En outre, c'est ici qu'intervient la différence essentielle entre le capitaine du navire et le pilote de l'aéronef. La validité de la négligence clause maritime est défendue par la doctrine en faisant valoir l'indépendance du capitaine par rapport à l'armateur et le relâchement des liens de subordination au cours du voyage. Mais le pilote de l'aéronef n'a pas cette indépendance vis-à-vis de l'entrepreneur de transport ni cette autorité personnelle sur l'appareil ; il reste au

---

(1) Etude sur le droit privé aérien dans le projet de Code International de l'Air, Annales de droit commercial, 1923, p. 145 et 146.

cours du voyage un préposé de cet entrepreneur, susceptible de reprendre contact fréquemment avec son commettant. »

En droit maritime enfin, le capitaine prend en charge les voyageurs et les marchandises au moyen d'un connaissement qui l'engage directement ; aucun contrat ne lie le pilote de l'avion à son passager (1).

Or les fautes de navigation paraissent constituer la plus grande cause des accidents aériens. M. Blum, dans son étude sur les assurances aériennes, rapporte les observations de la compagnie anglaise d'assurances The Thames and Mersey Marine Insurance Cy « qui se serait aperçue au cours de ses travaux statistiques que le pilote devait être considéré comme le principal facteur dans le risque aérien » (2) et celles du Président de l'Aero Indemnity de New-York qui indique que « beaucoup d'accidents aériens en avion sont des sinistres totaux et seraient dûs surtout à des erreurs de jugement. »

En France, les observations paraissent aboutir aux mêmes conclusions. Au premier congrès international de la Sécurité Aérienne, l'auteur d'une étude sur la technique du pilotage rapporte que « la faute de pilotage est le facteur principal de l'insécurité aérienne ». De l'étude des statistiques officielles des accidents survenus en France de 1923 à 1926, il ressort que plus de la moitié des accidents sont dûs aux fautes de pilotage; d'après le rapporteur, les statistiques établies à la

---

(1) Seine, 27 mars 1924, G. P. 1924.1.687.

(2) R. Blum, *Les Assurances aériennes*, Thèse, Paris, 1930, p. 81.

même époque, dans les autres pays, conduisent à des évaluations identiques, et la proportion des accidents graves imputés aux fautes de pilotage n'a pas varié depuis (1).

Ces constatations à rapprocher du fait que le recours contre le pilote sera plus souvent illusoire qu'en droit maritime (2) ; les critiques adressées à l'exonération de la responsabilité du transporteur à la suite des fautes nautiques des préposés paraissent justifiées.

Aussi la jurisprudence hésite-t-elle à accorder à la clause en droit aérien un effet aussi absolu qu'à la clause de négligence en droit maritime qui exonère le transporteur des barateries du capitaine, c'est-à-dire, suivant la définition toujours exacte de Pothier, « toutes les espèces de fautes, tant de dol que de simple imprudence, défaut de soins et impéritie, tant du patron que des gens de l'équipage » ; notamment un arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier (3), et un arrêt de la Cour d'Appel de Toulouse (4) laissent subsister à l'égard du transporteur la responsabilité quasi-délictuelle résultant de la *faute lourde* du pilote. D'après M. de La Pradelle (5), il y aurait dans cette interpré-

---

(1) *Rapport du Premier Congrès de la Sécurité aérienne*, T. IV, p. 117.

(2) P. Le Bourhis, *op. cit.*, p. 122.
R. Le François, *op. cit.*, p. 76.
M. Ballet, *L'air et le droit*, Thèse Lyon, p. 156.

(3) C. A. Montpellier, 2 juillet 1930, D. H. 1930, p. 484.

(4) C. A. Toulouse, 8 février 1932, R. G. D. A., 1932, p. 750.

(5) R. G. D. A., 1932, p. 327. Dans le même sens, M. Picard (Revue Générale des Assurances terrestres, 1932, p. 54). D'après M. L. Mazeaud, « en l'absence d'une mention

tation une « erreur manifeste » ; elle montre en tout cas la tendance de la jurisprudence à voir dans le pilote, dans une certaine mesure, un simple préposé ; les tribunaux qui, tenant compte de l'action récursoire contre le capitaine, étendent à ses fautes intentionnelles la validité absolue de l'exonération stipulée par l'armateur des faits et de fautes du capitaine, tendent au contraire à repousser l'exonération du dol et de la faute lourde du préposé en général (1). La Chambre civile de la Cour de cassation, saisie d'un pourvoi contre l'arrêt de la Cour d'Appel de Toulouse (2), aura à trancher la question de la validité de l'exonération de la responsabilité du transporteur en cas de faute lourde du pilote.

En cas de collision entre deux aéronefs, due à la faute commune des pilotes, la victime qui a signé une clause d'exonération, ne peut agir contre son propre transporteur pour obtenir la réparation du dommage. En s'adressant au propriétaire ou au pilote de l'autre appareil, elle arriverait à tourner l'application de la clause : le propriétaire ou le pilote poursuivi ne manquerait pas en effet par une action récursoire d'appeler

---

expresse, l'hésitation est permise ». (D. H. 1933, chr., p. 51). En général, on considère comme critiquable l'exonération du transporteur dans les cas où le client pourrait apporter la preuve d'une faute inexcusable. (Revue Trimestrielle de droit civil, 1924, p. 463 ; M. VALLIER, *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1922, p. 127).

(1) Notamment Cass. Req. 15 mai 1923, Bureau Veritas c. Le Gualès de Mézaubran, D. 1924.1.15 ; S. 1924.1.81.

Cf. à ce sujet note Esmein, D. H. 1933, p. 292.

(2) R. G. D. A., 1933, p. 324.

le premier transporteur en garantie. Une pareille situation ne peut se produire en droit maritime, la loi du 15 juillet 1915 modifiant l'article 407 du Code de commerce ayant supprimé la solidarité en cas d'abordage de deux navires. Cette disposition ne se retrouve pas dans la loi de 1924, dont l'article 52, visant le dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, renvoie, non pas au droit maritime, mais aux dispositions du Code civil. On admet cependant que l'article 407 du Code de commerce s'applique, en droit aérien, au cas d'abordage (1). Cette solution est conforme à l'esprit du législateur.

D. — Conditions de validité des clauses de non-responsabilité dans la loi de 1924.

L'article 42 par. 2 de la loi de 1924 stipule que la clause d'irresponsabilité « ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires, — les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. »

Outre la nullité de la clause d'exonération, la mise en circulation d'un aéronef ne possédant pas le certi-

(1) J. Constantinoff, *op. cit.*, p. 112.
M. Le Goff, *op. cit.*, n° 1316.

ficat de navigabilité, ou l'emploi d'un certificat périmé, est sanctionnée par une amende de 500 à 10.000 francs et d'un emprisonnement de 6 jours à un mois, ou d'une de ces deux peines seulement, contre le propriétaire de l'appareil et le pilote (art. 61 et 62 de la loi) (1). Ce certificat de navigabilité est délivré par la Société du Bureau Véritas (2), après le contrôle et l'examen exercés par le Service technique de l'Etat pour les prototypes (décret du 13 janvier 1927) (3). Pour les appareils de série, d'un type déjà adopté par le Service des fabrications de l'Aéronautique, c'est le Véritas qui exerce, en vue de la délivrance et du maintien du certificat de navigabilité, le contrôle technique analogue à celui auquel il soumet les navires de commerce (décret ministériel du 12 octobre 1922) (4). Depuis le 1er août 1930, le Véritas a été habilité pour la délivrance des certificats de navigabilité des appareils de série (l'examen des prototypes restant réservé au Service Technique de l'Aéronautique) et également du contrôle des appareils pour le maintien du certificat (5).

---

(1) L'ordonnance de Lenoir du 22 avril 1784 interdisait déjà au public, sous peine d'une amende de 500 livres, à moins d'une autorisation spéciale qui pourrait être délivrée à certaines personnes « savantes et éclairées », de « fabriquer et « faire enlever les ballons et autres machines aérostatiques « auxquelles seraient adaptées des machines à esprit de vin, « de l'artifice ou autres matières dangereuses pour le feu ».

(2) Y. Saunière, *Le bureau Veritas, société internationale de classification de navires et d'aéronefs*, Thèse, Paris, 1932.

(3) J. O. 19 janvier 1927.

(4) J. O. 22 octobre 1922.

(5) Décret du 10 juillet 1930, J. O. 17 juillet 1930.

Pour obtenir son brevet de navigabilité, l'appareil doit avoir été classé, pour cela avoir été surveillé au moment de sa construction et de ses essais, à défaut, avoir subi une visite spéciale très approfondie au moment où la classification est demandée. Une fois mis en circulation, l'aéronef est soumis à des visites périodiques ; s'il a conservé les qualités de vol qu'il possédait au moment de sa classification, il est dit « en situation de vol », situation indiquée sur les documents de bord par la lettre V. La situation V n'est maintenue qu'autant que l'aéronef est présumé avoir conservé ses qualités de vol, ce qui implique les trois conditions suivantes :

a) Il est soumis à des visites périodiques des experts du Bureau Veritas et a été trouvé, à sa dernière visite, en condition satisfaisante.

b) L'aéronef n'a subi aucune détérioration susceptible d'altérer ses qualités de vol ;

c) Il n'a pas été utilisé dans des conditions illicites susceptibles d'aggraver les risques normaux d'emploi.

Dans les deux dernières hypothèses, la suspension est automatique dès l'instant où s'est produit l'incident ou l'irrégularité l'ayant motivée. Le propriétaire cesse, dès lors, d'être en droit de se prévaloir de la classification de l'aéronef au Bureau Veritas, même si, faute d'avoir été prévenu, le Bureau ne lui a pas notifié la suspension.

Le retrait résultant de l'intervention d'un expert est indiqué sur la certification de classification (ou de navigabilité) et les documents de bord par la lettre R.

Même si le certificat de navigabilité mentionne la lettre V (état de vol, cote maintenue ou rétablie), le transporteur ne pourra se prévaloir de la clause d'irresponsabilité notamment lorsque l'appareil aura subi une avarie grave et aura été réparé sans avoir ensuite reçu la visite de l'expert, — lorsque, n'étant pas destiné à l'acrobatie, il aura été soumis à des séances acrobatiques, volontaires ou non, — lorsqu'il transportera une charge supérieure à celle prévue, — ou que sa charge ne sera pas répartie d'une façon correcte, etc... (1).

Le personnel navigant est soumis également à des examens réguliers. Les brevets et certificats mentionnés par l'article 42 de la loi de 1924 sont prévus par l'article 31 de la même loi et l'arrêté du 10 février 1926 du sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique fixant les conditions de délivrance et de validité des brevets et licences du personnel navigant de l'aéronautique civile, modifié par les arrêtés des 20 février 1929 (2), 24 mars 1930 (3) et 25 mars 1931 (4).

Le brevet justifie de la capacité physique et professionnelle, de l'aptitude initiale du commandant, pilote, mécanicien ou radiotélégraphiste. La licence justifie que le titulaire du brevet présente une aptitude équivalente à celle dont il a fait preuve au moment des examens initiaux.

---

(1) R. A. I., déc. 1932, p. 172.

(2) R. D. A., 1929, p. 338.

(3) R. D. A., 1930, p. 271.

(4) R. D. A., 1931, p. 419.

L'arrêté du 10 février 1926 prévoit huit catégories de brevets et, pour chacune d'elles, une série spéciale d'épreuves (1).

L'Etat intervient d'une façon minutieuse, on le voit, pour assurer la sécurité de la navigation aérienne. Mais la présomption que la loi établit en faveur des certificats et brevets mentionnés ci-dessus n'est qu'une présomption simple, qui peut être combattue par la preuve contraire.

C'est l'application d'un principe général, d'après lequel l'approbation donnée par l'administration au matériel de transport ne dégage pas le transporteur de la responsabilité qu'il peut encourir à raison des accidents causés par les défectuosités de ce matériel. Une compagnie de chemin de fer dont le matériel est conforme aux prescriptions réglementaires peut néanmoins être déclarée responsable d'un accident si elle a omis de prendre les précautions nécessitées par les circonstances pour la surveillance d'un passage à niveau (Civ. Cass. 13 juin 1904, S.08.1.339) ou la fermeture des portières (Cass. Civ. 31 mai 1911, Ch. de fer Est 1911.1.531). Le transporteur maritime, au contraire, est exonéré complètement dans le cas de vice caché (2).

---

(1) M. Le Goff, *op. cit.*, chapitre IX.

(2) Dans l'Harter Act Américain, pour être exonéré de sa responsabilité, dans les cas prévus, il doit avoir fait « *due diligence* » pour que ce navire soit à tous les points de vue en état de tenir la mer et qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné » (art 3). La production du certificat de visite est considérée comme preuve suffisante de cette obligation.

La possibilité d'administrer la preuve contraire à la présomption créée par la garantie administrative paraît illusoire en matière de transport aérien ; un exemple en est donné par l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 1er décembre 1931 (1) statuant sur les suites d'un accident survenu, le 27 janvier 1928, en Espagne, à un appareil de la Compagnie Aéropostale ; au cours d'une violente tempête, le pilote avait été projeté en dehors de l'appareil, à la suite de la rupture de la ceinture l'attachant à son siège, et le passager avait été tué dans la chute de l'avion désemparé. L'appareil avait été réceptionné par les services compétents du Ministère des Travaux Publics, et la ceinture avait été vérifiée au cours d'une visite faite quelques jours avant l'accident.

La Cour d'appel constatait que la ceinture datait de 1923, et que les expériences de résistance dynamique effectuées après l'accident, sur un dispositif du même type avaient abouti à des résultats inquiétants ; la présomption établie en faveur de la ceinture par la vérification administrative se trouvait ainsi détruite par la preuve contraire de sa fragilité. Néanmoins, la Cour a admis que la Compagnie Aéropostale n'avait commis aucune faute en employant, ainsi que son cahier des charges l'y obligeait, un appareil d'un modèle homologué par le service de la navigation et dont aucune circonstance ne lui avait encore révélé l'insuffisance, et elle a confirmé le jugement du tribunal civil de la Seine du 10 janvier 1930 rejetant la demande des ayants-cause de la victime pour le motif

(1) R. G. D. A., 1933, p. 324.

qu'une clause portée sur le billet de transport déchargeait la Compagnie Aéropostale de la responsabilité qui lui incombait et que, d'autre part, aucune faute ne pouvait être retenue à la charge de la Compagnie.

Il sera plus difficile, sinon impossible, après une catastrophe qui aura détruit complètement l'appareil, de déceler des défauts qui n'étaient pas apparus lors de la vérification faite par les techniciens du Bureau Veritas.

E. — Effet des clauses de non-responsabilité en droit aérien

Suivant la doctrine, les clauses d'exonération produisent un effet absolu. Mais nous avons vu que la jurisprudence, influencée par des considérations économiques, n'accordait pas un effet aussi étendu à toutes les catégories de clauses. En droit maritime, seule la clause de négligence rend le transporteur complètement irresponsable des fautes nautiques de ses préposés, même lorsque la faute lourde ou intentionnelle de ceux-ci est établie ; à l'égard des fautes du transporteur et de ses préposés commerciaux, les clauses d'exonération entraînent seulement le renversement du fardeau de la preuve.

En droit aérien, la jurisprudence actuelle ne considère pas comme valable l'exonération de la faute lourde du conducteur de l'avion (1) ; cette réserve faite, la

(1) *Supra*, p. 76.

situation du créancier lésé par la mauvaise exécution du contrat du transport par air se présente de la même façon qu'en droit maritime.

Pour obtenir la réparation du dommage causé, le créancier doit prouver soit la faute personnelle du transporteur, soit la faute de ses préposés commerciaux. En présence d'une faute légère de navigation, il n'a qu'un recours — d'ailleurs théorique — contre l'auteur de cette faute.

Lorsqu'aucun de ces faits n'est établi, et que le propriétaire de l'appareil est en règle au point de vue des certificats administratifs visés par l'article 42, le transporteur est déchargé de toute responsabilité. Ce sera le cas le plus fréquent dans les transports aériens où « les clauses d'accidents échappent même aux témoins qui les contemplent du dehors, ce qui s'explique par la complexité des éléments dans lesquels l'avion évolue » (1) ; le transporteur sera alors exonéré, sans avoir de preuve quelconque à établir, l'accident étant imputé aux « risques de l'air » comprenant les causes non expliquées d'accidents.

La jurisprudence interprète de cette façon les clauses même conçues *en termes très généraux,* qu'elle a d'abord repoussées parce qu'elles englobaient « même les fautes lourdes, assimilables au dol, dont il n'est pas permis de s'exonérer à l'avance » et « qu'il n'appartenait pas aux tribunaux de faire revivre pour partie une clause qui, dans les termes où elle était

---

(1) A. Kaftal, R. D. A., 1931.

formulée, serait nécessairement entachée d'une nullité absolue » (1). La Cour de cassation a admis qu'une telle clause n'était pas nulle, mais devait recevoir effet dans la mesure où elle couvrait certaines fautes ou certains risques (2).

L'introduction des clauses d'irresponsabilité dans les contrats de transport aérien régis par la loi française aboutit donc à des conséquences exagérées ; comme le fait remarquer M. Esmein (3) « la charge de la preuve ne peut être équitablement imposée à celui qui, normalement, est le moins en mesure de le faire » ; l'obligation d'établir la preuve d'une faute aboutit en fait, en droit aérien, à la suppression de toute garantie. Les compagnies de transports par air, lors de l'élaboration de la loi de 1924, ne demandaient pas une exonération si étendue, se bornant à souhaiter d'être exonérées des fautes de pilotage (4).

Une dernière question se pose : celle de *l'acceptation de la clause*. Elle revient à se demander si elle a été connue du créancier au moment où se forme la

---

(1) Seine, 18 décembre 1922, G. P. 1922.2.745.
Seine, 27 mars 1924, G. P. 1924.1.686.
C. A. Paris, 10 juin 1926, G. P. 1926.2.228.
C. A. Paris, 4 février 1927, Semaine juridique, 1927, p. 392 et note.

(2) Cass. civ. 12 mai et 21 juillet 1930, 11 février 1931, D. 1932.1.5.

(3) *Les clauses de non-responsabilité*, revue trimestrielle de droit civil, 1926, p. 331.

(4) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1921, p. 334-335.

convention (1). Il n'y a pas de difficultés en matière de marchandises pour prouver cette acceptation : la preuve résulte de la signature du bulletin de bagages, que la clause, manuscrite ou imprimée, se trouve dans le bulletin ou dans la charte-partie à laquelle il renvoie. Dans le contrat par correspondance, il est admis que les clauses peuvent être portées sur le papier à lettre.

La question est plus délicate en matière de transport de personne ; nous y reviendrons plus loin.

II. — *LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR AIR*

Jusqu'à la Convention de Varsovie, les compagnies de navigation européennes s'entendaient pour offrir aux usagers des conditions uniformes, comprenant des clauses analogues à celles que nous connaissons en droit interne.

Mais actuellement la responsabilité du transporteur est réglementée d'une façon *beaucoup plus étroite* en droit international que dans la loi française.

---

(1) P. Durand, *op. cit.*, p. 36.

E. Boutaud, *Des clauses de non-responsabilité et de l'assurance des fautes*, Paris, 1896, p. 295.

J. Constantinoff, *op. cit.*, p. 111.

La Convention fixe elle-même l'étendue de la responsabilité et prévoit les conditions dans lesquelles elle doit s'exercer. Elle limite *à 250 francs par Kg.* pour les bagages enregistrés et les marchandises (art. 22, 2°), et à 5.000 *francs pour les objets* dont le voyageur conserve la garde (art. 22, 30), la responsabilité que peut encourir le transporteur. Celui-ci est présumé en faute, mais ce n'est qu'une présomption, et il peut rapporter la preuve contraire. Ce qu'on exige, c'est « une organisation normale de son exploitation, un choix judicieux de son personnel, une surveillance constante de ses agents et préposés, un contrôle sérieux de ses appareils accessoires et des matières employées » (1).

Le transporteur sera donc déchargé de sa responsabilité s'il prouve que le dommage survenu aux objets transportés provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage (art. 20, 2°). Il ne peut se prévaloir de l'exonération et de la limitation prévues par la Convention si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol, ou si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions (art. 25, 1° et 2°).

---

(1) Rapport de M. Pittard, Conférence Internationale de droit privé aérien, Ministère des Affaires Etrangères, Paris, 1926, p. 55.

Cette réglementation ne laisse place à aucune clause conventionnelle entre le transporteur et l'expéditeur, sinon la possibilité de fixer une limite de responsabilité plus élevée (art. 22, 1°). Toute autre clause est nulle, mais cette nullité de la clause n'entraînera pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la Convention (art. 23).

La Convention s'applique, nous dit l'article premier, au transport international de personnes, bagages ou marchandises effectués contre rémunération (1) et aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens. On doit conclure que ne sont pas soumis aux dispositions de la Convention les transports accomplis à titre de complaisance par des particuliers.

La distinction est logique, il est normal de ne pas appliquer les mêmes règles au transporteur bénévole qu'au transporteur commercial.

Nous n'avons pas eu à envisager, sous ce rapport, les clauses d'irresponsabilité dans l'étude de l'application de la loi française ; en effet, les clauses ont pour effet de supprimer la responsabilité contractuelle du transporteur, tout en laissant subsister sa responsabilité délictuelle, dont la preuve doit être faite par la victime du dommage. Or, dans le transport gratuit, il n'y a entre le transporteur et le propriétaire des objets transportés (ou le passager, la situation est la même pour

(1) Même par le transporteur occasionnel. On voit que la Convention de Varsovie se montre plus sévère pour le transporteur aérien que la loi Rabier qui permet au voiturier occasionnel de s'exonérer conventionnellement de sa responsabilité.

les personnes que pour les biens), que des rapports de courtoisie, d'indépendance, de serviabilité ; il ne saurait se former de lien juridique d'où découlerait une responsabilité contractuelle. La clause ne modifierait donc en rien les rapports juridiques du transporteur et du bénéficiaire, lequel est dans la situation de l'usager d'une ligne commerciale qui a signé une clause d'irresponsabilité. Le propriétaire de l'objet transporté ou le passager est censé avoir accepté par avance tous les risques inhérents au mode de locomotion employé, dans lesquels rentrent les risques de l'air ; il se présente comme un tiers par rapport au transporteur, et en cas d'accident doit prouver la faute du conducteur dans les termes du droit commun (art. 1382) (1).

Cette solution équitable est appliquée par une jurisprudence constante (2) et a été considérée par le rapporteur à la Chambre de la loi de 1924 comme s'étendant aux transports aériens gratuits (3).

---

(1) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, T. I, n° 1387.

(2) L. Josserand, *Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile*, D. H. 1927, chr., p. 21 et suiv.

Lyon, 30 décembre 1926, D. H. 1926.2.177.

Cass. req. 29 mars 1927, D. 1927.1.137, note Josserand ; S. 1927.1.217, note Henri Mazeaud.

Cass. Req. 27 mars 1928, D. P. 1928.1.145, note G. Ripert ; S. 1928.1.353, note G. Gény.

Trib. Epernay, 25 juillet 1933, G. P. 1933.1.869.

Cass. civ. 21 mars 1933, D. H. 1933, p. 301 ; S. 1933.1.232.

Même solution pour les transports aériens : Seine, 5 janvier 1925, R. J. L. A., 1925, p. 144 ; C. A. Montpellier, 1er juillet 1930, G. P. 1930.2.479. Cf. aussi « L'Aérophile », 1933, p. 314.

(3) Rapport de M. Flandin, J. O. Déb. parl., Chambre, 1924, p. 230.

Dans le transport gratuit international, la situation peut se compliquer par le fait que la base de la responsabilité du transporteur, tantôt contractuelle, tantôt délictuelle, n'est pas identique dans les différents pays et parfois est contradictoire dans les divers modes de transport dans un même pays (1) ; une enquête dans la législation et la jurisprudence comparées pourrait donc ne pas donner de résultats positifs (2).

Il y aurait donc lieu d'adopter des règles uniformes qui préciseraient notamment la valeur des déclarations, fréquentes en pratique, par lesquelles le transporteur bénévole décline toute responsabilité en cas d'accident, et qui ne paraissent pas avoir d'utilité en droit français. La Commission de l'aviation de tourisme du Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, dont nous avons indiqué le rôle dans la préparation de la Convention de Varsovie, a examiné, le 20 juillet 1932, la question de la responsabilité du transporteur dans l'aviation de tourisme (3), qui est prévue comme devant faire l'objet d'une prochaine convention internationale.

---

(1) La jurisprudence allemande, notamment, suppose pour les voyages « de complaisance » dans une voiture automobile une renonciation tacite du voyageur ; dans les transports aériens, l'élément danger étant plus grand, les fondements de l'équité ne permettent pas de présumer du passager gratuit l'acceptation des risques : il faut donc une renonciation expresse. (Cour d'appel de Halle-sur-Saale, 30 septembre 1931, R. G. D. A., 1932, p. 722 et suiv.).

(2) R. G. D. A., 1932, p. 591.

(3) R. G. D. A., 1932, p. 585 et suiv.

III. — *LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR AIR DANS LE DROIT ETRANGER*

De nombreuses lois étrangères s'occupent de la responsabilité du transporteur ; quelques-unes permettent au transporteur aérien de s'exonérer conventionnellement de sa responsabilité en cas de dommage causé aux marchandises transportées, et dans l'ensemble, elles sont moins sévères dans ce cas que dans le transport de personnes.

Les pays qui admettent les clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport aérien, sont en général, ceux qui ne possèdent pas de loi propre à la navigation aérienne ou qui ont légiféré lors des premiers essais de l'aviation commerciale. Notamment l'*Angleterre* (Air Navigation Act du 23 décembre 1920), et la *Belgique* (Loi du 16 novembre 1919), qui autorisent les clauses. En Bulgarie, le transporteur, en l'absence de textes, peut par une clause expresse s'exonérer de sa responsabilité, ou en fixer les limites.

En *Allemagne*, d'après le droit commun (art. 276, al. 2 du C. civil) le débiteur peut s'exonérer de sa responsabilité, en dehors des cas de dol ; la loi du 1er août 1922 fait peser une présomption de responsabilité sur le détenteur de l'aéronef ; les art. 23 et 24 de la loi, modifiés par l'ordonnance du 5 février 1924 fixent la limite de cette responsabilité. La Jurisprudence a admis en général les clauses d'irresponsabilité dans les transports aériens, mais semble prendre parfois le contre-pied des principes admis par la loi de 1924 et se rapprocher de la jurisprudence française antérieure

à la loi de 1924 ; les risques présentés par les transports aériens, qui ont servi à valider les clauses d'irresponsabilité dans la loi française, ont pu être considérés comme une raison pour les exclure des contrats aériens (1).

Au *Chili*, le décret-loi du 15 mai 1931 (2) reprend dans son article 43 les termes des dispositions de la loi française de 1924 pour autoriser les clauses exonérant le transporteur de sa responsabilité du fait des risques de l'air ou des fautes commises par l'équipage. Les conditions de validité de ces clauses sont les mêmes qu'en France.

Le décret du 7 mars 1932 (3) étend à la *Tunisie* les règles inscrites dans la loi française et reproduit également (art. 20 à 26 du décret), les articles de la loi de 1924 concernant la limitation légale du transporteur et la validité des clauses exonératoires.

Dans le reste du monde, on remarque dans le domaine aérien la réaction contre les clauses d'irresponsabilité que nous avons notée en droit maritime.

En *Hongrie* (4), en *Italie* (5), la responsabilité de principe est admise ; elle peut être écartée *à l'égard des marchandises* par une clause expresse.

---

(1) Jugement du Tribunal d'Emden, 10 mars 1926. J. CONSTANTINOFF, *op. cit.*, p. 226.

(2) R. G. D. A., 1932, p. 670 et suiv.

(3) R. G. D. A., 1932, p. 410 et suiv.

(4) Décret du 14 déc. 1922, R. J. L. A. 1923, p. 468.

(5) Décret-loi du 20 août 1923, art. 36. (Revue trimestrielle de droit civil, 1925, p. 744).

Dans les autres pays possédant une législation aérienne plus récente, l'influence de la Convention de Varsovie a fait disparaître d'une façon complète les clauses d'irresponsabilité.

Aux *Etats-Unis,* où la Jurisprudence décidait déjà que le transporteur ne pouvait se soustraire aux suites d'une négligence éventuelle de sa part en inscrivant sur le billet ou ticket remis au voyageur que le transporteur ne sera responsable ni de sa négligence, ni de celle de ses employés, une pareille limitation des responsabilités étant contraire à l'ordre public et de nul effet (1), un projet de loi prohibe complètement les clauses d'exonération dans les transports aériens.

La loi *mexicaine* du 12 juillet 1930 (2) prohibe dans son article 109 « tout arrangement ou accord tendant à exonérer ou à modifier la responsabilité des transporteurs » telle qu'elle est définie par la loi.

La loi *norvégienne* du 7 décembre 1923 (3) établit une présomption de faute contre le transporteur, qui ne peut s'en exonérer qu'en prouvant une faute de la victime. L'art. 40 de la même loi établit l'assurance obligatoire.

La *Pologne,* s'inspirant du projet de la convention internationale de Paris de 1925, a adopté par avance les règles de la Convention de Varsovie. La responsa-

---

(1) Cour d'Appel de Pensylvanie, juin 1931, R. G. D. A. 1932, p. 899.

(2) R. G. D. A., 1932, p. 377.

(3) R. J. L. A., 1924, p. 206.

bilité du transporteur est limitée par le décret-loi du 14 mars 1928 (1) à 200 zlotys par colis, sauf convention contraire, et l'article 64 du décret prévoit différents cas d'exonération légale qui sont ceux du droit commun. L'article 61 prescrit que « les conventions ayant pour but d'exonérer le transporteur de sa responsabilité ou de la limiter à une somme inférieure à la limite fixée sont nulles et de nul effet. »

Au *Venezuela*, la loi du 16 juillet 1930 (2) reproduit les règles de la Convention de Varsovie au sujet de la responsabilité de l'entrepreneur. Il est responsable des pertes, avaries et retards, « excepté si le transporteur aérien peut prouver qu'il a pris les précautions techniquement prescrites pour éviter le dommage » (art. 37). L'article 39 fixe la responsabilité légale à un maximum de 200 bolivars pour les marchandises, et déclare « nulle et sans valeur aucune » la clause qui exempte le transporteur aérien des responsabilités définies par la loi.

La *Grèce* a appliqué purement et simplement les règles contenues dans la Convention de Varsovie à la responsabilité du transporteur, lequel est toujours considéré comme international, « indépendamment de la position des points de départ et de destination, qui peuvent se trouver tous deux sur territoire hellénique, et indépendamment du fait que l'aéronef n'a pas fait

---

(1) R. J. L. A., 1928, p. 464 et suiv.

(2) R. G. D. A., 1932, p. 429 et suiv.

escale à un aéroport étranger » (art. 35 de la loi relative à la navigation aérienne entrée en vigueur le 13 juin 1931) (1).

Enfin, dans le Code aérien de l'U. R. S. S. (2), le transporteur est responsable de la perte complète ou partielle, ou de la détérioration des marchandises et bagages reçus pour être transportés, mais non des bagages à main non enregistrés. Il est exonéré dans les cas prévus par l'article 55 : force majeure, si la perte ou la détérioration n'ont pas eu lieu pendant le vol, faute de l'expéditeur, etc. Il n'est pas fait mention de clauses d'exonération.

(1) R. G. D. A., 1932, p. 685 et suiv.

(2) R. G. D. A., 1932, p. 417 et suiv.

CHAPITRE II

Transport de personnes

Les clauses de non responsabilité interdites par la loi Rabier dans le transport de marchandises restent permises dans le transport de personnes (1) ; de même en droit maritime le projet actuellement en discussion devant la Chambre des députés ne s'occupe que du transport des marchandises.

C'est cependant en matière de personnes que les clauses de non responsabilité méritent pleinement les critiques qu'on leur a adressées (2) ; aussi, dans le domaine du droit aérien, les lois étrangères et la convention internationale ont-elles réglementé d'une façon plus étroite la responsabilité du transporteur lorsqu'il s'agit de voyageurs. En revanche, le législateur de 1924, en autorisant les conventions d'irresponsabilité dans le transport par air, a assimilé purement et simplement les voyageurs aux marchandises.

(1) *Supra*, p. 35.

(2) H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 2533.
Bonnecase, *Traité de droit maritime*, n° 499.

I. — *LE TRANSPORT INTERNE DE PERSONNES PAR AIR DANS LA LOI DU 31 MAI 1924*

Un seul article de la loi de 1924 est consacré au transport de personnes, l'article 48, qui autorise le transporteur à s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42. La clause d'exonération demeure donc valable dans le transport de personnes lorsqu'elle écarte la responsabilité du transporteur à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil. L'article 48 ne renvoie pas à l'article 43 de la loi, qui interdit les clauses exonérant le transporteur de ses fautes personnelles et des fautes commerciales de ses préposés. Il ne peut être question ici, assurément, de chargement, de conservation et de livraison comme dans le cas de marchandises. Mais il n'est pas douteux que le renvoi à l'article 42 ne permette d'appliquer par analogie au transport de personnes, les mêmes principes dans la détermination de l'étendue et de l'efficacité des clauses que dans le transport de marchandises (1).

Les clauses d'exonération seront valables dans la mesure où elles visent les risques de l'air et les fautes commises à bord par le personnel chargé de la conduite

(1) JOSSERAND, *Les Transports*, n° 919 bis.
M. ROGER, *op. cit.*, p. 365.

de l'appareil, si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des certificats règlementaires.

Par contre, l'esprit de la loi étant d'imposer au transporteur la responsabilité de ses fautes commerciales, par opposition aux fautes nautiques et aux risques de l'air, le transporteur reste tenu du dommage survenu au cours de l'embarquement et du débarquement des voyageurs, malgré toute clause insérée dans le contrat (1). Cette restriction à la liberté du transporteur s'impose d'autant plus que la vie humaine est au-dessus des conventions, et, comme le dit M. Josserand, « il n'est tout de même possible que les marchandises soient mieux traitées et mieux protégées que les voyageurs » (2).

L'avion roulant au sol ou arrêté peut être assimilé à n'importe quel autre véhicule, et le droit commun, favorable aux victimes d'accidents, rend le transporteur responsable du dommage survenu au moment où il monte dans un autocar arrêté ou en descend (3).

Un danger particulier ici est celui de l'hélice, dans le cas où le moteur est en fonctionnement au moment de la montée ou de la descente des voyageurs. Dans la jurisprudence américaine (4) le transporteur est responsable quand il n'a pris aucune précaution pour empêcher les passagers de s'approcher de l'hélice, et

---

(1) J. Puel, *loc. cit.*, p. 161, note.

(2) Josserand, *Les Transports*, n° 919 bis.

(3) Trib. comm. St-Etienne, 22 août 1933, G. P. 1933.2.847.

(4) Etat du Texas, R. G. D. A., 1933, p. 322.

il n'est pas douteux que les Tribunaux français ne sanctionneraient de la même façon la négligence du transporteur.

Dans l'application de clauses rédigées en termes généraux, la jurisprudence n'a pas hésité à annuler la partie de la convention visant d'autres dommages que ceux visés par l'article 42, en englobant d'abord dans cette nullité toute la convention, ensuite en limitant la nullité aux clauses prohibées (1).

La loi de 1924 n'a pas prévu de limitation de responsabilité dans le cas d'accidents de personnes : l'article 41, § 2 limitant la responsabilité du transporteur à 1.000 francs par colis est évidemment inapplicable aux passagers ; mais rien n'empêche le voyageur de fixer une limite conventionnelle s'étendant aussi bien aux fautes commerciales qu'aux risques de l'air et aux fautes nautiques, une telle convention restant autorisée dans le transport terrestre.

En ce qui concerne la portée et les effets des clauses d'exonération, et leurs conditions d'application, nous renvoyons à ce qui a été dit dans le transport de marchandises ; deux points méritent d'être précisés ici : *l'acceptation de la clause,* qui donne lieu à des difficultés que nous n'avons pas rencontrées dans l'expédition des marchandises, et les *effets de la clause vis-à-vis des ayants cause* de la victime, qui ne peuvent évidemment se produire que dans le cas d'un accident de personne.

L'acquisition du billet de passage constate l'accord des volontés.

---

(1) *Supra,* p. 85.

Bien que le voyageur qui achète un billet puisse être difficilement assimilé à une personne signant un contrat après en avoir longuement discuté le contenu, la doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour admettre que l'acceptation des clauses d'exonération résulte du simple achat du billet sur lequel elles se trouvent mentionnées (1). En droit aérien, la jurisprudence s'est d'abord montrée plus exigeante, et a refusé au transporteur le bénéfice de la clause si rien ne prouvait que le voyageur l'ait lue et acceptée (2). Depuis, elle semble revenue au droit commun (3). Mais en pratique, les

---

(1) H. Perreau, *Clauses manuscrites et clauses imprimées*, Revue trimestrielle de droit civil, 1927, p. 308.

H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, T. II, n° 2557.

E. Boutaud, *op. cit.*, p. 295.

M. Roger, *op. cit.*, p. 368.

M. Le Goff, *op. cit.*, n° 1289.

L'arrêt de la chambre civile de la cour de cassation du 21 novembre 1911, notamment, admet que : « quand une clause n'est pas illicite, l'acceptation du billet, sur laquelle elle est inscrite, implique, hors le cas de dol ou de fraude, acceptation par le voyageur qui le reçoit de la clause elle-même ». (G. P. 1911.2.578).

(2) C. A. Paris, 28 nov. 1925, G. P. 1926.1.124.

La Cour ne considère pas le transporteur comme exonéré parce que la compagnie « ne rapporte pas la preuve de conventions acceptées par Lambert ; que cette renonciation ne peut résulter ni de présomptions, ni du fait que la compagnie aurait délivré à Lambert un titre de transport sur lequel auraient figuré les clauses d'exonération ; qu'il n'est pas justifié que la commune intention des parties ait été que la Compagnie des Messageries aériennes serait exonérée de responsabilité dans le cas où Lambert ne serait pas transporté sain et sauf à destination.

(3) Arrêts rapportés au D. 1932.1.5 ; Trib. comm. Seine, 18 déc. 1933, D. H. 22 mars 1934, p. 192.

compagnies de navigation aérienne, devant l'importance de la preuve de l'acceptation des clauses, ne manquent pas d'exiger du voyageur l'apposition de sa signature précédée de la mention « lu et approuvé » sur le billet reproduisant les termes de la convention.

Les clauses d'exonération ainsi consenties sont-elles, en cas d'accident mortel survenu au cours du transport, *opposables aux ayants-cause de la victime* dans les mêmes conditions qu'elles l'auraient été par l'usager lui-même dans l'hypothèse d'un moindre dommage ? S'ils agissent en tant qu'héritiers, les conventions passées par leur auteur sont valables à leur égard. Mais l'article 1382 donne aux parents du passager tué la possibilité de poursuivre la réparation du préjudice causé par l'accident, sans que le transporteur puisse leur opposer la clause de non-responsabilité inscrite dans le billet de passage. Cette action étant fondée sur une faute délictuelle du transporteur, est indépendante de l'action contractuelle que le passager aurait intentée s'il avait vécu (1). Telle est la solution donnée par l'arrêt de la Cour de cassation du 27 juillet 1925 (2) en matière de transport maritime. « Les clauses sont valables, écrit M. Ripert (3) ; mais les parents de la victime n'ont pas à en subir l'effet, car ils ne se présentent pas comme des ayants-cause du passager contractant et ne prétendent pas se prévaloir du contrat,

---

(1) Planiol, *Traité de droit civil*, T. II, n° 876 et suiv.
H. et L. Mazeaud, *op. cit.*, n° 2556.
J. Puel, *op. cit.*, p. 167.

(2) Cass. req., 27 juillet 1925. D. 1926.1.5 ; S. 1925.1.249.

(3) Note sous l'arrêt précité du 27 juillet 1925.

de telle sorte qu'on ne saurait même pas parler ici d'une stipulation pour autrui. Le transporteur ne peut connaître ni rechercher les personnes susceptibles d'agir éventuellement contre lui, au cas de mort du passager. Il ne servirait à rien au transporteur de demander au passager de stipuler pour ces personnes, car, d'après l'arrêt, elles pourront toujours écarter cette stipulation pour autrui ».

Cette jurisprudence doit s'appliquer au transporteur aérien ; les clauses d'exonération signées par un passager aérien, victime d'un accident mortel, ne sont pas opposables aux parents non héritiers, non plus que la courte prescription de l'article 433 du Code de commerce (1).

II. — *LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES PERSONNES PAR AIR*

La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 accorde au transporteur international de personnes, comme au transporteur de marchandises, le double bénéfice d'une limitation et d'une exonération de droit. Tenant compte du fait que le passager connaît le risque auquel il s'expose, et du besoin pour les compagnies de navigation aérienne de n'avoir pas à contracter des assurances trop lourdes, la Convention limite à 125.000 francs la responsabilité du transporteur en cas d'accident de personnes (sauf convention expresse élevant ce

(1) M. Le Goff, *op. cit.*, n° 1350.

chiffre), et exonère le transporteur dans le cas de faute de la victime (art. 21) ou « s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de prendre (art. 20, 1°).

On ne retrouve pas ici l'exonération pour faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation prévue par l'art. 20, § 2, pour le transport des marchandises. Comme dans celui-ci, et pour des raisons analogues, la prohibition des clauses d'exonération s'impose dans le transport de personnes.

Comme le dit un de ses auteurs (1), la Convention « n'est pas parfaite, mais elle se défend bien ». La solution adoptée relativement à la responsabilité du transporteur est conforme à l'équité. La Convention a su concilier les intérêts des voyageurs, qui, en cas d'accident, risqueront moins que dans la législation française d'être désarmés par l'obligation de prouver une faute du transporteur, obligation pratiquement impossible à satisfaire, — et du transporteur, qui, sans avoir, suivant l'expression de M. Josserand (2) « à jouer le rôle ingrat de guillotiné par persuasion », en acceptant tous les risques de l'entreprise, voit sa responsabilité limitée dans des proportions raisonnables.

Ces règles ne s'appliquent qu'aux transporteurs commerciaux internationaux, ou plus exactement qu'aux transports internationaux, gratuits ou rémunérés, effectués par une entreprise de transports

---

(1) M. Pittard, *Rapport à la Société suisse de droit international*, R. G. D. A., 1932, p. 939.

(2) Josserand, *Les Transports*, n° 894.

aériens. La responsabilité du transporteur occasionnel reste à l'étude (1), et est soumise actuellement aux dispositions législatives internes des pays intéressés.

De même la question de la détermination des ayants-droit en cas de mort de la victime d'un accident mortel survenu au cours d'un voyage aérien soumis aux règles de la Convention de Varsovie reste ouverte. C'est provisoirement la loi successorale qui déterminera ce point; les Délégués à la Convention ont craint que l'immixtion dans le domaine national ne compromette l'acceptation de la Convention (2).

III. — *LE TRANSPORT DE PERSONNES PAR AIR DANS LE DROIT ETRANGER*

Les mêmes constatations que dans le transport des marchandises sont encore à faire ici. Mais plusieurs pays qui permettent encore les clauses d'exonération dans le cas de dommage causé aux objets les proscrivent lorsqu'il s'agit de passagers. L'Italie, notamment, interdit les clauses de non-responsabilité totale ou partielle des dommages causés aux personnes transportées (art. 36 du décret du 20 août 1923) (3).

(1) *Supra*, p. 90.

(2) R. G. D. A., 1932 p. 944.

(3) Un arrêt de la Cour de Cassation du Royaume du 16 janvier 1926 valide une convention contenant une clause d'exonération de responsabilité ; il s'agissait d'un transport

Dans les pays qui n'ont pas une réglementation détaillée des règles concernant la responsabilité du transporteur aérien, le droit commun s'applique ; en Bulgarie, notamment, la prohibition des clauses d'irresponsabilité, dans le transport de personnes, sans être inscrite dans un texte, est considérée comme étant d'ordre public. En Allemagne, où l'exonération de responsabilité est autorisée dans le droit commun, la jurisprudence admet en général ces clauses dans les transports aériens ; il est curieux néanmoins de constater que le caractère de gravité du risque aérien a conduit parfois les tribunaux allemands à prohiber dans cette matière les clauses d'exonération considérées comme valables par ailleurs, tandis que la même considération a permis à la jurisprudence et la loi française de faire également exception au droit commun, mais pour valider les clauses interdites par la loi dans les transports terrestres.

En Tchéco-Slovaquie, la loi du 8 juillet 1925 relative à la locomotion aérienne valide les clauses de non-responsabilité. Mais les tribunaux ont cherché à les éluder ; un arrêt de la Cour suprême exige de la Compagnie la preuve que la convention d'irresponsabilité a été conclue avant l'achat du billet de vol ; un jugement du Tribunal de commerce de Prague du 31 octobre 1925 a refusé de prendre en considération une clause d'exonération parce qu'elle était rédigée en fran-

---

gratuit, la Société de transports aériens s'étant engagée à transporter des journalistes avec, pour contre-partie la publicité qui en serait résultée pour ses appareils (R. J. L. A., 1927, p. 108).

çais, et ne pouvait par suite être connue des passagers nationaux. Dans une deuxième espèce, le même tribunal a refusé de sanctionner une clause rédigée en français et en tchèque, la victime ayant déclaré ignorer ces deux langues. En principe, cependant, la clause n'est nulle qu'en cas de dol ou de faute lourde.

Ce qui est surtout à remarquer dans le droit aérien étranger est la disparition à peu près complète des clauses d'irresponsabilité et la détermination de la limitation et de certaines causes d'exonération légale de la responsabilité du transporteur, dans toutes les lois relatives à la navigation aérienne édictées depuis dix ans, notamment dans les pays suivants dont les textes législatifs ont été cités plus haut : Etats-Unis, Grèce, Mexique, Norvège, Pologne, U. R. S. S., Vénézuela, qui se rapprochent de la Convention de Varsovie.

Il faut faire exception pour le Chili et la Tunisie qui se sont inspirés de la loi française.

CONCLUSION

Nous avons constaté, dans tous les pays, une certaine unification des lois relatives à la navigation aérienne. Partout le législateur a compris la nécessité d'adopter une réglementation spéciale pour un mode de transport nouveau, ne présentant pas le même degré de sécurité que des moyens de locomotion depuis longtemps entrés dans la pratique. Il a donc été prévu des causes légales d'exonération de la responsabilité du transporteur, et, dans le cas où jouerait cette responsabilité, une limitation de l'indemnité versée à la victime. La limitation légale qui, tout en divisant le sacrifice ne le laisse pas moins subsister (1), présente cependant des avantages pratiques devant lesquels se sont inclinés des juristes qui, au début, les considéraient comme une « monstruosité juridique ».

Certaines législations ont été plus loin, et ont permis au transporteur de s'exonérer conventionnellement de sa responsabilité dans les limites très étendues. Cette

(1) A. Trasbot, *Annales de droit commercial*, 1922, p. 220.

extension est très critiquable. Les clauses d'exonération ont provoqué dans tous les domaines une réaction qui s'est manifestée dans les lois internes et les conventions internationales par une interdiction de plus en plus générale et une limitation de leur champ d'application. Elles ne se légitiment pas plus en droit aérien que dans les autres modes de transport.

Contraires au principe d'après lequel le commettant doit répondre des fautes de ses préposés, elles sont en désaccord complet avec l'évolution moderne du droit (1). Ce reproche n'a pas seulement une valeur doctrinale, « le droit, science d'application, exige des règles sûres et générales, des théories concordantes » (2).

Les arguments apportés pour justifier les clauses dans le droit aérien sont assez artificiels ; la nécessité de lutter contre la concurrence étrangère, l'indépendance du pilote vis-à-vis du transporteur, la liberté pour l'usager de ne pas accepter la clause, ne se rencontrent pas ici comme dans le droit maritime. Repoussées par la jurisprudence jusqu'au vote de la loi de 1924, elles n'ont été admises qu'avec hésitation, « après une lutte très âpre, notamment contre les juristes qui répugnaient à laisser porter une atteinte aussi grave au principe posé par la loi Rabier en matière de transport » (3).

---

(1) J. Puel, *op. cit.*, p. 193.

(2) Conclusions de M. le Procureur Général Sarrut, D. H. 1913.1.255.

(3) R. J. L. A., 1928, chronique, p. 373.

Au cours de la réunion du 10 septembre 1930 (Bulletin d'information de l'I. A. T. A. n° 14), le rapporteur de l'Asso-

Le dernier argument, particulier à la navigation aérienne, le risque de l'air, a considérablement perdu de l'importance depuis le moment où s'élaboraient les premières lois réglementant la responsabilité du transporteur, alors que les premières lignes commerciales venaient de s'ouvrir au public. Le nombre croissant de voyageurs aériens, la rareté des accidents sur les lignes commerciales montrent que l'aviation est devenue un mode de transport normal ; si un danger existe, et, comme le fait remarquer M. Ginesty, « en admettant même que le voyageur ait une idée exacte des risques qu'il court dans un avion, ce qui n'est nullement certain, le législateur n'a-t-il pas le droit et même le devoir de le prémunir contre sa témérité ? » (1). Le voyageur aérien accepte les risques d'accident de la même façon que l'usager d'une ligne de chemin de fer ou d'un moyen quelconque de locomotion qui, même offrant le degré de sécurité le plus élevé, présente toujours un certain danger. « Tout dans l'activité humaine implique une acceptation de risque » (2). Il serait exagéré de tenir compte de cette acceptation présumée du risque couru pour supprimer la garantie

---

ciation constate l'effort qui a été soutenu pour faire admettre la limitation de la responsabilité du transporteur « *nous avons pour ainsi dire, fait le siège des experts de chacun des pays, en discutant longuement avec eux, en leur soumettant d'une manière approfondie tous les arguments que nous pouvions leur apporter...* »

(1) R. Ginesty, *Responsabilité du transporteur aérien*, Thèse, Toulouse, 1928, p. 69.

(2) H. et L. Mazeaud, *Traité de la responsabilité*, T. I., n° 1284.

du transporteur : en fait, la victime d'un accident survenu au cours d'un transport aérien est désarmée ; si, en théorie, la victime peut prouver une faute, cette faculté est pratiquement illusoire : on ignorera la plupart du temps si une faute a été commise par le transporteur, ou une imprudence par le voyageur. « Mais ce que l'on sait, c'est que le transporteur a pris une obligation légale : il doit assurer le transport, il est payé pour cela » (1).

Justifiées par des considérations économiques, les clauses d'irresponsabilité vont peut-être à l'encontre du but poursuivi. Le voyageur, privé pratiquement de toute garantie, hésitera à se confier au transporteur aérien, de même que l'expéditeur hésite à livrer ses marchandises au transporteur irresponsable. « Des pays prospères comme les Etats-Unis et le Japon qui ont réagi contre les clauses d'irresponsabilité sont loin d'en souffrir, ils concurrencent sérieusement sur les marchés de fret les autres pays qui n'ont pas osé écarter ces clauses antiéconomiques » (2). Les transporteurs comprennent l'intérêt qu'ils peuvent avoir à accepter la garantie du dommage éventuel. Au cours de la discussion du Code fluvial devant la Société d'Etudes législatives, leur représentant repoussait l'offre de ces clauses :

« Le fret est fonction de la responsabilité du transporteur. Mais comme notre clientèle n'aime pas du tout que le transporteur s'affranchisse de sa respon-

---

(1) A. Loniewski, *op. cit.*, p. 14.

(2) R. Tassel, *op. cit.*. p. 56.,

sabilité, elle lui fera payer excessivement cher cet abandon de responsabilité. Nous serons donc obligés dans la pratique, de renoncer à cette clause. Malgré cela, il y aura des transportés qui s'adresseront à des transporteurs *moins honnêtes*, lesquels conserveront la clause d'exonération, et quand les transportés en question auront été lésés une ou deux fois par ces transporteurs, ils ne voudront plus s'adresser à nous. Vouloir diminuer notre responsabilité, c'est donc peut-être aller contre nos intérêts... » (1).

Cela est vrai également dans le domaine aérien ; si l'usager n'a pas la ressource de s'adresser à une compagnie concurrente — il se trouve la plupart du temps devant un monopole de fait (2) — l'irresponsabilité du transporteur aérien lui fera préférer les transports par terre ou par mer (3) à un moyen de locomotion n'offrant aucune garantie et dont la nouveauté l'effraie déjà : « Les Français sont routiniers ; ils demandent de la sécurité et ne confieront leurs marchandises aux compagnies de navigation que s'ils sont sûrs de les revoir » (4). La même idée a été exprimée à plusieurs reprises au cours de la discussion du projet devant la

---

(1) Bulletin de la Société d'Etudes Législatives, 1923, p. 236.

(2) En France, une seule compagnie a englobé en 1933, les cinq grandes compagnies existant à ce moment. Dans les pays voisins, il n'y a également qu'une ligne ayant le monopole des relations avec l'étranger.

(3) Encore faut-il tenir compte des pays neufs ou désertiques où l'aviation est de plus en plus considérée comme le seul mode de transport pratique. (R. J. L. A. 1922, p. 248).

(4) Bulletin de la Société d'Etudes Législatives, 1923.

Société d'études législatives : « Imposer la responsabilité du transporteur, c'est convaincre le public de la sécurité de ce mode de transport et le présenter comme aussi normal qu'un transport par chemin de fer. L'aviation ne se développera que si on la soumet au droit commun » .

Ces craintes paraissent avoir été justifiées par la pratique ; si la présence des clauses d'exonération dans les transports aériens n'a pas suffi à empêcher le développement de l'aviation commerciale, il n'en est pas moins certain que l'absence de toute garantie ne limite la clientèle des lignes aériennes. Dix ans après le vote de la loi de 1924, M. Le Goff écrit dans son Traité de Droit aérien : « Il est certain que la disparition de la responsabilité du transporteur aérien, ou sa réduction à la responsabilité de la faute lourde ou délictuelle, n'encouragera pas les voyageurs à utiliser le transport aérien. Les intérêts des transporteurs aériens et ceux des usagers se trouvent donc en opposition absolue. Qu'on ménage les uns, qu'on satisfasse les autres, ce sont toujours les intérêts de l'aéronautique commerciale qui seront appelés à en souffrir. Or le développement de l'aviation civile ne devrait pas être entravé... » (1).

Il est donc important de chercher à concilier les intérêts opposés de l'usager et du transporteur ; on a fait valoir que le recours à l'assurance constituerait pour l'usager un moyen efficace de se garantir contre les conséquences des clauses d'exonération (2). En fait

(1) M. Le Goff, *op. cit.*, n° 1299.

(2) A. Gautier, *op. cit.*, p. 47.

l'assurance ne se présente pas de la même façon dans les transports aériens que dans les transports maritimes ou terrestres ; il convient de remarquer que dans le cas d'assurances sur la vie, les compagnies d'assurance excluent souvent de leurs polices les risques de la navigation aérienne ; le 7e Congrès international de législation aérienne tenu à Lyon en septembre 1925 a adopté la proposition suivante : « Dans toute police d'assurance-vie ou d'asurance-accidents, les parties ne pourront exclure le risque résultant du transport de l'assuré sur des lignes régulières de navigation aérienne ». Peu à peu, les compagnies admettent sans surprime le risque aérien dans leur assurance-vie.

Quelques compagnies suisses englobaient dès 1923 le risque aérien couru par leurs assurés sur les lignes aériennes régulières (1) ; certaines compagnies françaises admettent également la clause suivante : « La Compagnie garantit, sans surprime, ni avis préalable, les risques de voyages accomplis par des assurés à bord d'un avion ou de tout autre aéronef, à titre de simple passager, sur les lignes commerciales de transports en commun sur les lignes régulièrement autorisées ».

C'est dans la généralisation des assurances que réside la solution du problème posé par le risque aérien ; augmenter seulement la responsabilité du transporteur obligerait à élever le montant des subventions qui doivent être attribuées aux compagnies de navigation aérienne, et en définitive à sacrifier aux intérêts des usagers des lignes ceux des contribuables ; comme dans

(1) R. J. L. A., 1928, p. 374.

les transports terrestres, l'assurance peut être considérée « comme le mode le meilleur de parvenir à la conciliation de l'intérêt individuel et de l'intérêt social (1) ; la répartition des risques permet de diminuer la charge de la prime, et de rendre moins sensible l'augmentation du prix de passage. Il est donc insuffisant de demander au voyageur ou à l'expéditeur d'un colis isolé de signer une police d'assurance en vue d'un seul voyage ou de l'expédition d'un seul colis. « Le contrat d'assurance doit se joindre automatiquement au contrat de transport... Pour le public, une seule chose importe, c'est que le titre de transport serve en même temps de police d'assurance et que la prime soit comprise dans le prix payé pour le transport comme l'impôt l'est actuellement » (2). Certaines compagnies de navigation aérienne comprennent dans le prix du passage une assurance qui garantit au passager un capital versable en cas de mort ou d'infirmité permanente. En France, la Compagnie Générale de Transports aériens, et la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne assuraient leurs passagers, qui trouvaient à leurs guichets des formules de contrats individuels lorsqu'ils jugeaient insuffisant le montant de cette assurance.

On a proposé le recours à *l'assurance obligatoire* par les Compagnies de transports, qui joueraient le rôle d'assureurs ou tout au moins de courtiers d'assurances vis-à-vis de leurs passagers. L'idée de l'assurance obli-

---

(1) A. Trasbot, *Annales de droit commercial*, 1922, p. 311.

(2) A. Loniewski, *op. cit.*, p. 45.

gatoire des passagers a été émise d'abord par le Bureau International du Travail en faveur des émigrants; les armateurs anglais ont pensé qu'elle pourrait être appliquée à tous les passagers, et ont vu dans ce système un moyen de remédier à l'accroissement de responsabilité pouvant résulter de l'application des règles de La Haye (1).

Le projet semble dans le droit maritime en bonne voie de réalisation, la Conférence de Gênes de 1925 a établi un avant-projet de convention, d'après lequel tout passager est assuré automatiquement par les soins de l'armateur (2).

Dans les transports aériens, ce système a été adopté en Norvège (3). En Allemagne, l'assurance n'est obligatoire que pour les accidents causés aux tiers ; il a été créé dans ce pays des « cartes d'assurances » sans lesquelles les détenteurs d'avions ne peuvent prendre le départ (4). En France l'assurance obligatoire existe dans le cas particulier d'avions acquis avec le concours

---

(1) G. Ripert, *Droit maritime*, T. II, n° 2000 ter.
A. Loniewski, *op. cit.*, p. 82 et suiv.

(2) A. Loniewski, *op. cit.*, p. 82.

(3) Art. 40 de la loi du 7 décembre 1923.

(4) Dans le même ordre d'idées, l'assurance de responsabilité-automobile est déjà obligatoire dans de nombreux pays (Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Egypte, Norvège...) En France, une proposition tendant à rendre obligatoire l'assurance-automobile a été déposée sur le bureau du Sénat par MM. Marcel Régnier et Mollard (proposition de loi n° 69, annexe au P. V. de la séance du 15 février 1934).

Cf. Savatier, *Vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels*. D. H. 1931, chr. p. 9.

de l'Etat, le décret du 27 juin 1932 exigeant que le propriétaire contracte « une assurance couvrant l'intégralité des risques pouvant atteindre l'appareil et, au minimum, à concurrence des sommes dont le présent arrêté prévoit le remboursement à l'Etat ». La loi du 30 mars 1928 assujettit d'autre part le personnel navigant de l'Aéronautique civile à l'assurance obligatoire.

Vis-à-vis des passagers, la Commission des Assurances Aériennes du Comité Français de Propagande Aéronautique, dans un projet de modification de la loi de 1924, a proposé la suppression des clauses d'irresponsabilité et leur remplacement par un système d'indemnités contractuelles. M. Ripert, de son côté, estime que l'assurance obligatoire est rendue nécessaire par l'existence des clauses d'irresponsabilité (1).

Mais le principe de l'assurance obligatoire des passagers aériens se heurte à des inconvénients pratiques qui l'ont fait repousser notamment par le 7e Congrès Juridique International de l'Aviation et le Comité des Transports par Air de la Chambre Internationale de Commerce dans sa réunion du 3 décembre 1930 (2).

Pour encourager les compagnies à pratiquer l'assurance des passagers, on a proposé d'établir une réduction de la limite forfaitaire de la responsabilité envers le passager, au cas où le transporteur aurait contracté au profit de celui-ci une assurance-accident du montant de sa responsabilité (3). M. Hamel fait prévoir

---

(1) G. Ripert, *Assurance et Aviation*, R. J. L. A., 1925.

(2) R. A. I., 1931, p. 218.

(3) R. Blum, *op. cit.*, p. 342.

que tous les risques aériens seront un jour assurés ; étant donné la concentration de l'industrie des transports aériens, les assureurs auront vraisemblablement à garantir à la fois les transporteurs et expéditeurs ; « peut-être alors les assureurs n'auront-ils aucun intérêt à faire insérer dans ce contrat des clauses d'irresponsabilité ; ce qu'ils gagneraient à ces clauses comme assureurs des transports, ils le reperdraient comme assureurs des expéditeurs. Et ils se défieraient d'une irresponsabilité des transporteurs qui ne tend certes pas à diminuer le nombre des sinistres » (1). Mais cette prévision ne semble pas près de se réaliser.

Dans l'état actuel des choses, la suppression des clauses d'exonération dans la législation interne serait le moyen de remédier à la situation désastreuse faite aux victimes d'accidents aériens par le législateur français.

Créée pour favoriser le développement des lignes de navigation aérienne, alors à l'aube de leur exploitation, la loi de 1924 n'a été, dans l'esprit de son auteur, que provisoire (2).

La solution adoptée par la Convention de Varsovie, venue quelques années après la loi Française, correspond au progrès réalisé dans la navigation aérienne dans cet intervalle. Rien n'empêcherait de la voir régler les rapports entre transporteurs et usagers des lignes aériennes. M. Ripert qui, rédacteur de la loi de 1924, a pris une part active à l'élaboration de la

---

(1) J. Hamel, *Annales de droit commercial*, 1923, p. 147.

(2) J. Puel, *op. cit.*, p, 117.

Convention internationale propose aux législateurs « d'examiner s'il leur convient de maintenir une loi interne différente de la loi internationale ou s'il ne paraît pas plus simple, à l'exemple de la législation maritime, de modifier leur législation nationale pour y introduire les règles posées par la convention internationale » (1).

La Chambre de Commerce Internationale, de son côté, « estime souhaitable que les législateurs internes des différents pays assurent aux passagers et aux marchandises transportées par aéronef la garantie de l'exécution des clauses de la Convention de Varsovie dès que cette dernière sera mise en vigueur » (2).

Entraînant par là même la suppression en droit aérien interne des clauses de non-responsabilité, cette modification serait le premier pas de rapprochement du droit aérien et du droit commun.

Disparues des autres modes de transport, et des transports aériens internationaux, les clauses d'irresponsabilité n'ont pas, ou n'ont plus de raison d'être dans le droit aérien interne ; elles sacrifient l'intérêt du voyageur et de l'expéditeur, et ralentissent l'essor de l'aviation marchande.

---

(1) G. Ripert, *L'unification du Droit aérien*, R. G. D. A., 1932, p. 263.

(2) R. A. I., 1931, p. 218.

Vu :

Le Professeur, Président de la Thèse,

Gaston Lagarde.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,

Ch. Bodin.

Vu et permis d'imprimer :

Rennes, le 28 mars 1934.

Le Recteur : G. Davy.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. 17

PREMIERE PARTIE

Histoire des sources

Généralités. 27

CHAPITRE I

Epoque antérieure à la loi du 31 mai 1924. 29

Les clauses d'irresponsabilité dans le droit commun des transports. 30
Transports terrestres. 34
Transports maritimes. 36
Les clauses d'irresponsabilité en droit aérien avant la loi de 1924. 43

CHAPITRE II

Loi du 31 mai 1924. 49

CHAPITRE III

Convention de Varsovie et droit comparé..... 51

I. — La Convention internationale..... 51

II. — Influence de la Convention de Varsovie sur la législation étrangère..... 57

DEUXIEME PARTIE

Le droit actuel des clauses d'irresponsabilité dans les transports aériens

Généralités. 59

CHAPITRE I

Transport de marchandises..... 61

I. — Le transport interne de marchandises par air dans la loi du 31 mai 1924..... 61

a) Responsabilité légale du transporteur aérien. 62

b) Clauses prohibées par la loi de 1924... 67

c) Clauses autorisées..... 71

1° Risques de l'air..... 72

2° Fautes nautiques du personnel.... 74

d) Conditions de validité des clauses de non responsabilité dans la loi de 1924.... 78

e) Effet des clauses de non-responsabilité en droit aérien..... 84

II. — Le transport international de marchandises par air. 87

III. — Le transport de marchandises par air dans le droit étranger. 92

CHAPITRE II

Transport de personnes. 97

I. — Le transport interne de personnes par air dans la loi du 31 mai 1924. 98

II. — Le transport international de personnes par air. 103

III. — Le transport de personnes par air dans le droit étranger. 105

CONCLUSION. 109

IMPRIMERIES RÉUNIES
Société coopérative à capital et personnel variables
22, rue de Nemours, RENNES